Volkswagen

Prueba dinámica

Nuevo Golf R

Suecia, enero de 2014

Indicaciones:

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes al nuevo Golf R están disponibles en internet bajo la dirección www.volkswagen-media-services.com**.** Nombre de usuario: wobvwgor; Clave: 01pr2014.

Las denominaciones TDI, TSI y DSG son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en Alemania. En otros países pueden existir discrepancias.

Contenido

El nuevo Golf R

Aspectos principales

Resumen Página 03

TSI del Golf R Página 04

Sistema de tracción total 4MOTION del Golf R Página 05

Chasis deportivo del Golf R Página 08

Exterior del Golf R Página 11

Interior del Golf R Página 13

Resumen de los datos técnicos del Golf R Página 16

La potencia del Golf R aumenta a 300 CV
El consumo con DSG disminuye a 6,9 litros

El nuevo TSI catapulta al Golf R con DSG a 100 km/h en 4,9 segundos

El Golf R debuta con un nuevo sistema 4MOTION y dirección asistida progresiva

Wolfsburg / Arvidsjaur, enero de 2014. Volkswagen inicia el año automovilístico 2014 presentando uno de los compactos más deportivos del mundo: el nuevo Golf R. La cuarta generación del deportivo equipa un motor de gasolina turbo de cuatro cilindros con inyección directa (TSI) y una potencia de 221 kW / 300 CV que, en comparación con el modelo anterior, ofrece 30 CV más de potencia y un consumo menor en un 18%. Como todos los tres Golf R anteriores, el nuevo modelo dispone, asimismo, de un sistema de tracción total permanente que transfiere la potencia del motor a la carretera; en este caso, se trata de la nueva versión del sistema de tracción 4MOTION con embrague Haldex de la quinta generación. El nuevo chasis deportivo, rebajado en 20 mm, la nueva dirección asistida progresiva y el sistema “ESC Sport”, desarrollado para los circuitos de carreras y, por primera vez, completamente desactivable, le confieren al nuevo modelo puro dinamismo. Algunos de los extras opcionales son el Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica “DCC” perfeccionado con selección del perfil de conducción y un nuevo modo “Race”.

El Golf R con cambio manual acelera de 0 a 100 km/h en sólo 5,1 segundos (modelo anterior: 5,7 s); el clásico sprint del deportivo, equipado con el cambio automático de doble embrague “DSG”, es incluso de 4,9 segundos. La velocidad máxima del Golf R, completamente rediseñado, está limitada electrónicamente a 250 km/h. A pesar de las extraordinariamente ágiles prestaciones de conducción y un aumento de la potencia de 30 CV, en comparación

con el modelo anterior, el consumo del Golf R disminuye de 8,5 a 7,1 l/100 km. La tasa de emisiones de CO_2 disminuye de 199 a 165 g/km. El Golf R, equipado generalmente con el sistema “Start/Stop” y la función de recuperación de la energía de frenado, es aún más ahorrador cuando se combina con el cambio automático de doble embrague opcional “DSG” de 6 velocidades; en este caso, el valor de consumo homologado es de 6,9 l/100 km (CO_2: 159 g/km). En comparación con el modelo anterior con “DSG” (8,4 l/100 km) se produce un ahorro de 1,5 l/100 km respectivamente del 18%. Ambas versiones del deportivo cumplen la normativa europea sobre emisiones Euro 6.

El nuevo Golf R equipa una amplia gama de detalles exclusivos individuales. Junto con los parachoques de diseño individual, las estriberas y las llantas de aleación ligera de 18 pulgadas (con neumáticos de 225/40), son detalles como los faros de serie bi-xenón con luz diurna LED de nuevo diseño (modelo de doble “U”), los faros traseros LED de color rojo oscuro y el sistema de escape de doble flujo con cuatro tubos de escape cromados los que le acentúan visualmente el carácter deportivo del nuevo Golf R. El interior del buque insignia de la gama ofrece asientos deportivos tapizados con una mezcla de materiales “Tela-Alcantara”, un volante deportivo de cuero de tres radios, iluminación ambiente, un climatizador y un sistema de Radio-CD con pantalla táctil.

TSI del Golf R

Motor turbo de alta tecnología. De igual modo que el actual Golf GTI, el Golf R es propulsado por un motor de cuatro cilindros de la serie EA888 perfeccionado. Con el fin de mejorar las tasas de consumo y emisiones, con respecto al modelo anterior, no sólo se aumentaron la potencia y el par del nuevo modelo, sino que también se modificaron numerosos detalles técnicos, por ejemplo, la nueva culata del motor de cuatro válvulas. En comparación con el potente Golf GTI Performance de 169 kW / 230 CV, Volkswagen aumentó la potencia del Golf R en 70 kW más a 221 kW / 300 CV (de 5.500 a 6.200 rpm) creando así uno de los motores de cuatro cilindros más

potentes. El par máximo aumentó en 30 Nm a 380 Nm de 1.800 a 5.500 rpm Para poder realizar estos valores, el gran TSI de 1.984 cm^3 fue sometido a un programa de desarrollo que, normalmente, se aplica en el deporte del motor. En comparación con el ágil motor GTI se modificaron o rediseñaron completamente las siguientes piezas constructivas (resumen): la culata (incluyendo las válvulas de descarga, los anillos de asiento de válvula y los resortes de válvula), los pistones, las válvulas de inyección de alta presión, así como el turbocargador.

Eficiente gestión térmica. En general, los motores turbo de inyección directa de gasolina de la serie EA888 se caracterizan por innovadoras soluciones detalladas como una conducción de gases de escape hacia el turbocargador refrigerada por agua integrada en la culata (para la reducción eficiente del consumo con plena carga) y un sistema de inyección dual con inyección directa e inyección en el tubo de admisión de gasolina. Gracias a un nuevo control del refrigerante completamente electrónico, el TSI del Golf R dispone, además, de una gestión térmica mucho más eficiente con una fase de calentamiento más corta que contribuye a reducir las pérdidas por fricción y, con ello, el consumo de combustible. Además, el TSI dispone de una distribución por válvulas variable con regulación doble del árbol de levas. Adicionalmente, la carrera de la válvula en el lado de descarga es conmutable en dos pasos. Gracias a esta solución, el cambio de carga puede controlarse de forma óptima en los ámbitos del rendimiento, el consumo y las emisiones de gas.

Sistema de tracción total 4MOTION del Golf R

Embrague Haldex de la quinta generación. Uno de los detalles de equipamiento típicos del Golf R, desde siempre, es el sistema de tracción total permanente 4MOTION. El cuarto Golf R equipa ahora un sistema de tracción total 4MOTION de la última generación acoplado a una caja de cambios manual de seis velocidades con embrague reforzado y una palanca de recorrido corto. Como equipamiento especial es disponible, asimismo, la caja de cambios

automática de doble embrague y seis velocidades “DSG” que, alternativamente, puede conmutarse también de forma manual.

El sistema 4MOTION del Golf R perfeccionado, entre otros detalles, a través del embrague Haldex 5, se activa antes de que las ruedas patinen evitando, casi por completo, que se produzca una pérdida de tracción. Esto se debe a que el sistema utiliza una regulación anticipatoria dependiente de cada estado de conducción. Con una carga baja o durante el empuje, la propulsión se produce primeramente a través del eje delantero, quedando el eje trasero desacoplado. Este ajuste básico ahorra combustible. No obstante, si es necesario, el eje trasero del Golf R se conecta, sin escalonamientos, en décimas de segundo. Esto se produce a través del embrague Haldex accionado por una bomba de aceite electrohidráulica.

Distribución de la fuerza en función de la situación. Una unidad de control calcula permanentemente el momento de propulsión ideal para el eje trasero y regula el cierre del embrague de discos múltiples a través de la excitación de la bomba de aceite. De este modo, aumenta la presión de aplicación sobre el embrague proporcionalmente al par requerido en el eje trasero. Mediante la cantidad de presión ejercida sobre las láminas del embrague es posible variar el par transferible sin escalonamientos. Incluso durante los procesos de arranque y aceleración rápidos del potente Golf R de 300 CV se evita completamente un patinamiento de las ruedas, ya que la unidad de control regula la distribución del par de acuerdo con la presión dinámica ejercida sobre el eje. La activación del embrague Haldex 5 se produce, en primera línea, en función al par motor requerido por el conductor. Al mismo tiempo, un sistema de reconocimiento del estado del automóvil evalúa parámetros como las revoluciones de las ruedas y el ángulo de dirección en la unidad de control de la tracción total. En caso necesario, existe la posibilidad de transmitir casi el 100% del par al eje trasero.

“EDS 4 ruedas” como diferencial. Paralelamente al embrague Haldex, que actúa como diferencial longitudinal, el diferencial

electrónico “EDS”, integrado en el Sistema de Control de Estabilidad Electrónico “ESC”, actúa como diferencial transversal. Estos sistemas posibilitan una transferencia estable de la fuerza de propulsión a través de la rueda contraria frenando la rueda que patina. El Golf R ofrece ambos diferenciales electrónicos como “EDS 4 ruedas” en ambos ejes.

XDS+ precisa el seguimiento del carril en las curvas. El Golf R también equipa el XDS+ en los ejes delantero y trasero cuyo cometido es frenar las ruedas interiores de la curva, cuando se toman curvas a alta velocidad, optimizando así el comportamiento de maniobra. En la nueva versión del sistema XDS+, esta función puede aplicarse a un espectro de dinámica de conducción más amplio. Gracias a esto, el automóvil dispone de mayor agilidad también fuera de los procesos de aceleración. Técnicamente, el “XDS+” es una función adicional del diferencial electrónico del eje delantero. Cuando se toma una curva a gran velocidad existe el peligro de que la rueda interior de la curva se descargue demasiado. La electrónica inteligente detecta esta situación informando al sistema hidráulico del Sistema de Control de Estabilización Electrónico ‘ESC’ que crea una presión de frenado en la rueda estableciendo así nuevamente la tracción óptima. De este modo, el sistema “XDS+” actúa como bloqueo de diferencial equilibrando el subviraje cuando se toman curvas a gran velocidad.

ESC Sport. El nuevo Golf R equipa de serie la función “ESC Sport”. El sistema se activa a través de un interruptor de dos etapas situado en la consola central. Si el conductor pulsa el interruptor brevemente una vez, el Electronic Stability Control (ESC) se conecta en el modo “ESC Sport”. En trayectos rápidos con gran número de curvas – por ejemplo, en un circuito de carreras – el “ESC” se activa más tarde permitiendo así realizar maniobras más ágiles. Si se mantiene pulsado el interruptor “ESC” durante más de tres segundos, el sistema se desactiva completamente para dar paso al manejo profesional en el circuito de carreras – esta posibilidad de

desactivación sólo es disponible exclusivamente para el Golf R y para ningún otro modelo de la gama.

Chasis deportivo del Golf R

Síntesis de deportividad y confort. El Golf R dispone de un chasis deportivo diseñado individualmente para el potente modelo de 300 CV con tracción total; en comparación con el Golf básico, la posición del asiento del nuevo modelo se rebaja en 20 mm; con ello, el Golf R es 5 mm más bajo que el modelo GTI. La rigidez de las piezas de hierro es de 33 N/mm en el eje delantero y de 43 N/mm en el eje trasero; aunque el Golf R es algo más rígido que el Golf GTI (delante 31 y detrás 38 N/mm) ofrece una excelente síntesis de deportividad y confort.

Dinámica de conducción. Los ingenieros orientaron el diseño básico del chasis del nuevo Golf R a un mayor placer de conducción combinado con una extraordinaria estabilidad de marcha y un excelente confort en los trayectos largos. En comparación con el modelo anterior, el comportamiento de dirección es mucho más ágil gracias a la dirección progresiva asistida de transmisión más directa. Además, pudieron aumentarse significantemente las velocidades máximas en curva realizando una adaptación del chasis más neutra. Gracias a esto, se evita un subviraje hasta el margen límite.

La nueva aplicación del sistema de tracción total contribuye decisivamente al comportamiento de conducción neutro. Para ello, se minimizaron los tiempos de respuesta del embrague Haldex y los pares de propulsión generados en función de la situación de conducción de tal modo que, incluso bajo cargas, el comportamiento de dirección ofrece una neutralidad máxima. El resultado es un comportamiento de dirección mucho más homogéneo y claro en las curvas.

En cuanto a la adherencia mecánica óptima al suelo se dosificó convenientemente la rigidez de los resortes y los estabilizadores evitando intencionadamente una rigidez demasiado elevada. En combinación con los extremadamente precisos ajustes de los

amortiguadores, el nuevo Golf R sigue la línea seleccionada por el conductor, tanto en trayectos sobre carreteras lisas, como con desniveles, de forma extraordinariamente exacta. El resultado es un comportamiento de conducción hasta los márgenes límites muy preciso y suave. El comportamiento de conducción neutro en las curvas ofrece, asimismo, una gran estabilidad gracias al innovador diseño de todos los componentes del chasis que se percibe claramente durante los cambios de carril y de carga. Durante la fase de adaptación del nuevo Golf R, el equipo de desarrollo también enfocó sus esfuerzos hacia un comportamiento armónico y previsible del chasis.

Confort de conducción. En comparación con el modelo anterior no sólo se ha perfeccionado la dinámica de conducción, sino también el confort de la suspensión del nuevo modelo. El chasis del nuevo Golf R absorbe tanto los pequeños, como los grandes desniveles de las carreteras en todos los régimenes de velocidad. A través de la amplia gama de características positivas – comportamiento de conducción directo, estable y neutro en combinación con un alto confort de conducción – el chasis del Golf R ofrece una síntesis única de máximo dinamismo y excelente confort en los trayectos largos.

Dirección asistida progresiva. Al igual que el Golf GTI, el Golf R equipa también de serie la nueva dirección asistida progresiva. Gracias a este sistema de dirección, el conductor necesita girar menos el volante para alcanzar los radios deseados. Es decir, reduce al mínimo el esfuerzo necesario para mover el volante. La dirección asistida progresiva sólo necesita 2,1 giros del volante (380°) para alcanzar el ángulo de giro total; las direcciones estándar de los modelos Golf menos potentes requieren 2,75 giros (500°). Esto se debe a que los mecanismos de dirección convencionales operan con una relación de transmisión constante, mientras que la nueva dirección del Golf R opera con una relación de transmisión progresiva. El resultado es un menor esfuerzo de dirección en las maniobras y el estacionamiento. Gracias a la transmisión directa, el

conductor notará un aumento de la dinámica de conducción sobretodo en carreteras secundarias con numerosas curvas y durante las maniobras de giro.

DCC. El nuevo Golf R puede equiparse opcionalmente con la segunda generación del Sistema de Suspensión Adaptativa Electrónica “DCC”. El sistema “DCC” ofrece, asimismo, tres modos de conducción “Comfort”, “Normal” y “Sport” que pueden ser seleccionados e indicados en la pantalla táctil de la consola central a través de la función de “Selección los perfiles de conducción”. En el modo “Sport”, el comportamiento de conducción es mucho más dinámico.

El sistema “DCC” regula adaptivamente las válvulas de amortiguación y, con ello, el ajuste de las características de amortiguación a través del algoritmo de control desarrollado y perfeccionado por Volkswagen. Para ello el sistema “DCC” utiliza las señales procedentes de los sensores de aceleración y de medición del camino recorrido, así como el Bus informativo sobre el automóvil procedente del CAN del chasis; gracias a ello, se calcula y ajusta la fuerza de amortiguación óptima para cada situación de conducción. Además, las fuerzas de amortiguación se ajustan selectivamente de forma individual en las cuatro ruedas. La nueva generación del sistema “DCC” ofrece, por primera vez, la posibilidad de variar la amortiguación de tracción y de compresión también durante maniobras dinámicas transversales de forma completamente independiente, lo que supone una ventaja esencial para optimizar la dinámica de conducción.

Selección de perfiles de conducción con el modo "Race". Una de las novedades del Golf R es la “selección de perfiles de conducción” que se ofrece de serie en combinación con el sistema “DCC”. En total, están disponibles cuatro programas de conducción y, en combinación con el cambio automático “DSG”, cinco programas: “Eco”, “Normal”, “Individual” y, el modo desarrollado especialmente para el Golf R, el modo “Race”. En combinación con el sistema “DCC” está también disponible, adicionalmente, el modo

“Comfort”. Todos los modos han sido adaptados específicamente al Golf R.

En el modo “Race” aumenta la amortiguación, con la consiguiente reducción de los movimientos estructurales, y la dinámica del comportamiento de respuesta del motor y de los puntos de conmutación del cambio automático opcional “DSG”. En el perfil de conducción “Individual”, el conductor puede combinar los modos para cada componente de forma individual. El perfil de conducción “Eco”, por el contrario, regula el consumo óptimo del motor, del climatizador y de otros grupos auxiliares. Además, el Golf R, equipado con el cambio automático de doble embrague “DSG”, dispone de una función de “navegación” en el modo “Eco”: cuando el conductor levanta el pie del acelerador, por ejemplo cuando se aproxima a un semáforo en rojo o en trayectos con pendientes, el “DSG” se desacopla y el motor marcha en vacío. De este modo, es posible aprovechar la energía cinética del Golf R de forma óptima

Frenos. Otra de las características que también se ha adaptado a las mayores prestaciones del Golf R es el sistema de frenos extremadamente estable. Volkswagen utiliza un sistema de 17 pulgadas con discos de freno con ventilación interna y pinzas portapastillas de color negro con el logotipo “R”. El diámetro de los pistones de freno es de 60 mm delante y 42 mm detrás. Los resistentes discos de freno del eje delantero tienen un diámetro de 340 mm y un espesor de 30 mm, mientras que los discos de freno del eje trasero ofrecen un diámetro de 310 mm y un espesor de 22 mm.

Exterior del Golf R

Diseño individual. Con el nuevo modelo Golf R, se transfiere también el diseño del concepto de éxito a la nueva generación de automóviles. El nuevo Golf que, en un principio, se diseñó en base al Golf IV, subraya ahora el aspecto del rendimiento absoluto a través de su presencia superior y, al mismo tiempo, discreta. Su carácter

neutral, en relación con la categoría, y el típico diseño Golf forman la base de la versión “R”. Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la marca Volkswagen, comenta: “El diseño 'R’ también se basa en la neutralidad de categoría única que ofrece el Golf. El objetivo es alcanzar un fascinante balance entre seriedad y deportividad e individualidad y discreción”.

El Golf R es un producto individual dentro de la gama con temas de diseño exclusivos y detalles de gran calidad. El diseño es integrativo y produce la impresión de haber salido de una única fundición. Las piezas adosadas no llaman la atención, sino que se integran con gran armonía en el concepto global. La pronunciada gráfica del frontal, con las marcadas entradas de aire, demuestra el carácter deportivo intransigente de este automóvil. La inconfundible firma de la zaga son los dos tubos de escape dobles que aparecen, por primera vez, en la historia del Golf. La visión del Golf R ya se materializa en las mentes de los diseñadores desde el primer trazo. Para ellos, este modelo es la coronación en el desarrollo del diseño de la familia Golf. Indudablemente, el atractivo reside en la sutil, pero inequívoca diferenciación del modelo base.

Frontal. El frontal del Golf R se caracteriza por parachoques de nuevo diseño con entradas de aire especialmente grandes, una parrilla modificada (logotipo "R") y una luz de conducción diurna rediseñada e integrada en la carcasa de los faros bi-xenón. La luz de conducción diurna LED forma, debajo de los faros dobles, una “U” doble de estilo muy conciso.

Silueta. Los laterales del Golf R se caracterizan por llantas de aleación ligera de 18 pulgadas del tipo “Cadiz” con neumáticos de 225/40, pinzas portapastillas de color negro con el logotipo “R”, revestimientos de las estriberas de estilo “R”, pintadas del color de la carrocería, logotipos “R” en los guardabarros delanteros y cubrerretrovisores en “Cromo mate". El deportivo puede equiparse opcionalmente con llantas de aleación ligera de 19 pulgadas del tipo “Cadiz” diseñadas por Volkswagen R GmbH; además, están disponibles exclusivamente llantas de aleación ligera de 19 pulgadas

del tipo “Pretoria” que han sido conformadas mediante una sofisticada técnica denominada “flow-forming” (especialmente ligeras y estables) y ofrecen un diseño deportivo de carreras.

Parte trasera. En la parte trasera son detalles como los faros traseros LED oscurecidos con una pronunciada línea luminosa en el centro, el difusor de diseño “R”, los cuatro tubos de escape cromados y el logotipo “R” en el portón trasero los que caracterizan la imagen del nuevo Golf R.

Ocho colores. La gama de colores de la carrocería se compone de ocho tonos diferentes. Volkswagen ha creado una pintura individual y exclusiva para el Golf R denominada "Lapiz Blue Metallic" (Azul Lápiz metalizado). Opcionalmente están disponibles los colores: “Pure White” (Blanco Puro), “Tornado Red” (Rojo Tornado), “Night Blue” (Azul Noche), “Limestone Grey Metallic” (Gris Piedra metalizado), “Reflex Silver Metallic” (Plata Reflex metalizado), “Deep Black Perleffect” (Negro Oscuro efecto perla) y “Oryx White” (Blanco Oryx).

Interior del Golf R

Asientos deportivos en tela/Alcantara y cuero carbono. Análogamente a los tres modelos anteriores al Golf R, Volkswagen R GmbH también ha personalizado y refinado ampliamente el equipamiento interior del nuevo modelo. El Golf más potente de todos los tiempos equipa de serie asientos delanteros deportivos exclusivos. Las bandas centrales de los asientos son de tela de diseño “Race” (color: “Negro Titanio”) con costuras negras; los laterales de los asientos han sido tapizados con Alcantara de color “Crystal Grey” (Gris Cristal). Las caras exteriores de los asientos y los reposacabezas son de tela de diseño "Clip" (color: "Negro Titanio"). Las costuras decorativas en “Crystal Grey” contrastan con las áreas oscuras. En los respaldos de los asientos delanteros se ha emplazado un estampado con el logotipo “R”.

Volkswagen ofrece opcionalmente para el Golf R un paquete de cuero napa-carbono. Las superficies exteriores, los laterales interiores y los reposacabezas ofrecen siempre una tapicería oscura de cuero napa de color “Carbono”; las bandas centrales de los asientos pueden tapizarse opcionalmente con cuero napa claro u oscuro (“Antracita” o “Modern Grey” (Gris Moderno)). Las costuras decorativas del equipamiento de cuero son de “Crystal Grey” (gris cristal). El cuero es el material utilizado también para el volante deportivo de tres radios de diseño “R”. Por último, pero no menos importante, el perfil inferior del volante dispone del logotipo “R” cromado. Todos los elementos de cuero se ennoblecen también mediante las costuras decorativas en el color de contraste “Crystal Grey” (Gris Cristal).

Los elementos decorativos del salpicadero y de los revestimientos de las puertas son de diseño "Carbon Touch" (carbono touch); en el área de las aplicaciones de las puertas se integra, además, la iluminación ambiente de serie. Los perfiles del revestimiento de las puertas están también iluminados (en azul). Los pedales y los reposapiés ofrecen un aspecto de acero fino de serie. La personalización se extiende hasta las alfombrillas rematadas con un elegante color de contraste.

Instrumentos en diseño “R”. Otros de los detalles personalizados son los instrumentos y el menú de inicio de la pantalla táctil situada en la consola central. Las agujas del cuentakilómetros y del cuentarrevoluciones, iluminadas en azul claro, se disparan hasta alcanzar el tope de la escala cuando se arranca el motor a modo de bienvenida deportiva – en caso del cuentakilómetros es la marca de los 320 km/h. Además, las agujas de los instrumentos se iluminan automáticamente cuando se abre la puerta del conductor. La pantalla táctil del sistema de Radio o de Radio-Navegación (serie: Radio Composition Touch) indica, como pantalla de inicio, el logotipo “R” animado. La llave de contacto que arranca el Golf R o, mejor dicho, su cubierta, también se ha rediseñado y refinado con el logotipo “R”. Perfección hasta el último detalle.

Sistemas de radio-navegación. Volkswagen equipa el Golf R con sistemas de radio y de radio-navegación de nuevo diseño. Todos los sistemas de la nueva generación equipan de serie una pantalla táctil disponible en tres tamaños: 5, 5,8 y 8 pulgadas. Por primera vez, Volkswagen ofrece pantallas con sensores de proximidad (para pantallas a partir de 5,8 pulgadas): tan pronto como el conductor o el acompañante aproximen su dedo a la pantalla táctil, el sistema conmutará automáticamente del modo de indicación al modo de manejo. El modo de indicación se caracteriza por una representación reducida a los datos fundamentales. En el modo de manejo, por el contrario, se realzan especialmente los elementos activables mediante la pantalla táctil para facilitar el manejo intuitivo. Además, las pantallas disponen de una función mediante la cual existe la posibilidad de pasar las hojas en los álbumes de los CD de la mediateca o avanzar en las listas mediante gestos de deslizamiento.

Car-Net. El Golf R equipa el sistema Car-Net en combinación con el sistema de radio-navegación “Discover Pro” y el interfaz para el teléfono móvil “Premium”. El sistema Car-Net ofrece nuevos servicios móviles online como, por ejemplo, la integración de la información actual online sobre el tráfico en la guía de ruta dinámica o de los POI (Puntos de Interés) online en la navegación. Gracias al "Google Street View” se integran imágenes panorámicas de 360 grados a pie de calle en la representación de la pantalla; además, existe la posibilidad de activar una representación fotográfica de los mapas (Google Maps) en base al servicio de mapas de Google-Earth™.

Resumen de los datos técnicos del Golf R

	Golf R (Cambio manual de 6 velocidades)	**Golf R (cambio DSG de 6 velocidades)**
Tipo de motor	Otto 4 cilindros (TSI)	Otto 4 cilindros (TSI)
Cilindrada	1.984 cm^3	1.984 cm^3
Válvulas por cilindro	4	4
Inyección/ sobrealimentación	Inyección directa / turbocompresor	Inyección directa / turbocompresor
Potencia máxima Revoluciones	221 kW / 300 CV de 5.500 a 6.200 rpm	221 kW / 300 CV de 5.500 a 6.200 rpm
Par máximo Revoluciones	380 Nm de 1.800 a 5.500 rpm	380 Nm de 1.800 a 5.500 rpm
Aceleración 0-100 km/h	5,1 s	4,9 s
V/máx.	250 km/h	250 km/h
Capacidad del depósito	55 litros	55 litros
Clase de carburante	Super Plus, mín. 98 R	Super Plus, mín. 98 R
Consumo* (∅)	7,1 l/100 km	6,9 l/100 km
Emisiones de CO_2	165 g/km	159 g/km
Norma de emisiones	Euro 6	Euro 6
Clase de eficiencia energética	D	D
Longitud	4.276 mm	4.276 mm
Ancho sin retrovisores	1.790 mm	1.790 mm
Altura	1.436 mm	1.436 mm
Peso en vacío	1.476 kg	1.495 kg
Volumen del maletero	de 343 a 1.233 litros	de 343 a 1.233 litros
Caja de cambios	6 + R, manual	6 + R, automática
Accionamiento del eje	Tracción total	Tracción total
Neumáticos	225/40 R 18	225/40 R 18