Cartella stampa

Anteprima mondiale

La nuova T-Roc R

Novembre 2026

VGI | U.O. Responsabile: VW-4 | Data di Creazione: data documento | Classe 9.1

Cartella stampa

Sommario

Born On The Racetrack:
Volkswagen presenta la nuova T-Roc da 333 CV

Aspetti principali	03
In evidenza	03

La nuova T-Roc R in dettaglio

Il motore della T-Roc R	04
La trazione integrale della T-Roc R	05
L'assetto DCC della T-Roc R	06
I profili di guida della T-Roc R	06
Gli esterni della T-Roc R	07
Gli interni della T-Roc R	08

Note

1. T-Roc R – Il veicolo non è ancora disponibile per la vendita. I valori WLTP definitivi non sono ancora disponibili al momento. Tutte le specifiche di dotazione si applicano alla gamma offerta in Germania. Potrebbero esserci variazioni per altri paesi.
2. Golf R, 245 kW (333 CV) - Consumo di carburante nel ciclo combinato 8,3-8,1 l/100 km; emissioni di CO_2 nel ciclo combinato 189-184 g/km; classe di CO_2 G
3. T-Roc 2.0 eTSI, 150 kW (204 CV) - Consumo di carburante nel ciclo combinato 7,5-7,2 l/100 km; emissioni di CO_2 nel ciclo combinato 171-165 g/km; classe di CO_2 F
4. Entro i limiti del sistema. La responsabilità ricade sul conducente.

ANTEPRIMA MONDIALE

Born On The Racetrack: Volkswagen presenta la nuova T-Roc R da 333 CV

ASPETTI PRINCIPALI

- **Campionessa di sportività** - Un anno dopo il lancio dell'attuale T-Roc, Volkswagen presenta ora il modello top di gamma
- **SUV ad alte prestazioni** - La T-Roc R[1] combina il nuovo turbo benzina mild hybrid da 245 kW con una trazione integrale di alta fascia controllata tramite Torque Splitter
- **Sportiva adatta ai viaggi** - La T-Roc passa da 0 a 100 km/h in appena 5 secondi e offre il massimo comfort sulle lunghe distanze grazie all'assetto adattivo
- **Lancio sul mercato nel 2027** - Il nuovo modello di punta della gamma T-Roc sarà lanciato sul mercato nel primo trimestre del prossimo anno
- **SUV con modalità Nürburgring** - Nel profilo di guida Special, l'assetto DCC e i parametri della trazione sono pensati per il Nordschleife
- **Tasto R sul volante** - Con un clic, il sistema di propulsione della T-Roc R assume un carattere decisamente sportivo nel giro di un secondo

Rapporti con i media
Volkswagen Communications

Andreas Schleef
Referente T-Roc, Tayron
Tel.: +49 151 6556 8488
andreas.schleef@volkswagen.de

Maggiori informazioni all'indirizzo volkswagen-newsroom.com

VW Italia Press & P.R.
Federico Cara
Tel: +39 348 3108122
federico.cara@volkswagen.it

Per maggiori informazioni:
https://www.volkswagengroup.it/it/newsroom

IN EVIDENZA

Un SUV esclusivo ad alte prestazioni. Un anno dopo il lancio dell'attuale T-Roc, festeggia ora la sua anteprima mondiale il modello top di gamma: la nuova T-Roc R[1]. Il modello di punta da 245 kW (333 CV) è un SUV ad alte prestazioni con un benzina turbo mild hybrid di nuova concezione e la trazione integrale 4MOTION con R-Performance Torque Vectoring progettata da Volkswagen R. Tra le caratteristiche distintive all'esterno figurano un impianto di scarico sportivo a quattro terminali, un impianto frenante R-Performance di alta qualità con pinze dei freni verniciate in blu, i paraurti anteriore e posteriore caratterizzati da elementi di design R e i nuovi cerchi in lega da 19 pollici del tipo Zandvoort. A richiesta, la T-Roc R sarà disponibile anche con cerchi in lega forgiata Warmenau nel formato esclusivo da 20 pollici. Nell'abitacolo troviamo molte altre personalizzazioni tecniche ed estetiche della T-Roc R. Tra queste, volante R-Performance con tasto R aggiuntivo per attivare la modalità R dal carattere particolarmente sportivo, indicatori e funzioni R dedicati nel Digital Cockpit Pro e sedili sportivi con design specifico R.

Born On The Racetrack. Il SUV Volkswagen attualmente più potente sul mercato europeo accelera da 0 a 100 km/h in soli 5 secondi grazie alla trazione integrale e al Launch Control di serie. Velocità massima: 250 km/h (limitata elettronicamente). Oltre alla modalità R tipica dei modelli Volkswagen R, la T-Roc R è dotata di serie di altri due profili di guida speciali: Special e Drift. Special è un profilo di guida appositamente studiato per il Nordschleife del Nürburgring, mentre Drift consente una dinamica di marcia in curva in stile vettura da rally a trazione integrale su percorsi chiusi. La R nella denominazione di questa T-Roc sta tradizionalmente per "Racing". Questo per una buona ragione: tutti i modelli R sono infatti accomunati dallo spirito "Born On The Racetrack". In altre parole, come il modello precedente o l'attuale Golf R[2], anche la

trazione, i freni e l'assetto della nuova T-Roc R sono stati testati e tarati in pista per portare su strada il massimo potenziale dinamico della vettura.

Seconda generazione della T-Roc R. La nuova T-Roc R si basa sulla seconda generazione della T-Roc e quindi sulla MQB evo, la piattaforma modulare trasversale di ultima generazione. Tra il 2019 e il 2025 è stata presentata anche la prima T-Roc da 221 kW (300 CV) come SUV ad alte prestazioni di Volkswagen R. All'epoca, la base tecnica era costituita dalla prima generazione della MQB. Tra le due fasi evolutive di queste architetture modulari e le due generazioni della T-Roc, la tecnica ha fatto degli enormi balzi in avanti. Con i suoi sistemi di dinamica di marcia, sicurezza e comfort, la seconda T-Roc R ridefinisce quindi sotto ogni aspetto il livello dei SUV R. Allo stesso tempo, la seconda generazione della T-Roc R fa un salto di qualità altrettanto importante. Con una qualità che si vede e si sente, il SUV ad alte prestazioni incarna per eccellenza la filosofia True Volkswagen, incentrata sui valori fondamentali del marchio. Con la T-Roc R nasce uno dei modelli Volkswagen più potenti del nostro tempo, studiato appositamente per garantire le massime prestazioni.

IL MOTORE DELLA T-ROC R

EA888 nella versione mild hybrid. Il quattro cilindri turbo a iniezione diretta (TSI) da 1.984 cm^3 della gamma EA888 è uno dei motori quattro cilindri di maggior successo sul mercato. La T-Roc 2.0 eTSI 4MOTION[3] e la T-Roc R, anch'essa a trazione integrale, montano l'ultima evoluzione di questo propulsore. I suoi predecessori sono stati e sono utilizzati, tra gli altri, nelle più svariate generazioni di modelli Volkswagen R. L'EA888 evo5, ora impiegato nella T-Roc in variante mild hybrid con tecnologia a 48 volt, è stato concepito per la norma Euro 7. Nella T-Roc 2.0 eTSI 4MOTION, il TSI sviluppa una potenza di 150 kW (204 CV). Grazie a interventi all'interno del motore, nella T-Roc R questa potenza è stata aumentata di ben 95 kW (129 CV) arrivando a 245 kW (333 CV). Un'altra caratteristica chiave che distingue l'EA888 evo4 e il nuovo EA888 evo5 con sistema 48V è un compressore elettrico (EAV) utilizzato in parallelo al turbocompressore dei gas di scarico. La T-Roc R dimostra anche la sua anima esclusiva sotto il cofano: per la prima volta, la copertura del motore porta l'emblema R.

420 Nm, sempre presenti. La nuova versione R eroga la sua potenza massima di 245 kW (333 CV) tra 5.750 e 6.500 giri/min. La coppia massima di 420 Nm è disponibile per un'ampia fascia di regimi compresa tra 1.900 e 5.250 giri/min, valori vicini alla perfezione dal punto di vista della tecnologia di propulsione. Inoltre, il nuovo motore R mostra particolare reattività anche a regimi molto bassi grazie al nuovo EAV: il compressore, azionato elettricamente dal sistema a 48 volt, garantisce un aumento significativo della coppia nelle velocità di rotazione più basse. Turbo lag? Non pervenuto. Al contrario, la T-Roc accelera con una spinta che sembra non conoscere interruzioni.

Avviamento del motore con sound tipico degli sport motoristici e regime più alto. Una caratteristica tipicamente R è l'avviamento del motore con un numero di giri volutamente più alto. Se il conducente preme il tasto Engine / Start senza azionare il freno per almeno 1,5 secondi e poi avvia il motore premendo il pedale del freno, il regime di avviamento aumenta automaticamente per breve tempo arrivando a 3.000 giri/min. Un profondo rombo dell'impianto di scarico regala la giusta colonna sonora.

Altrettanto caratteristico è il rumore di backfire in fase di decelerazione, tipico del mondo degli sport motoristici.

Ciclo di combustione TSI evo. Grazie all'efficienza complessiva del propulsore EA888 evo5 e al sistema a 48 volt, il nuovo turbo a iniezione diretta (pressione di iniezione 500 bar) assicura alla T-Roc una notevole efficienza. Quanto al motore, questa efficienza è dovuta, tra l'altro, al ciclo di combustione TSI evo in combinazione con il turbocompressore VTG (turbina a geometria variabile) qui impiegato. Nel ciclo di combustione TSI evo, il fattore decisivo a livello di efficienza e sviluppo della potenza è la simbiosi tra il ciclo Miller (chiusura anticipata delle valvole di aspirazione con un elevato rapporto di compressione) e la sovralimentazione VTG. Grazie a questo processo, l'EA888 evo5 vanta un rendimento molto elevato. In tal modo si riducono il consumo e le emissioni.

Tecnologia a 48 volt. Anche il sistema a 48 volt con alternatore-starter a cinghia riduce i consumi. È la prima volta che Volkswagen utilizza la tecnologia a 48 volt in un modello R. Questa consente una potenza di recupero particolarmente elevata in frenata e decelerazione. Grazie all'energia recuperata è possibile, tra l'altro, disinserire spesso il motore a seconda della situazione (veleggiamento) e risparmiare carburante. Con l'energia accumulata nella batteria agli ioni di litio da 48 volt, in queste fasi la rete di bordo a 12 V viene alimentata tramite il convertitore DC/DC per azionare componenti come lo sterzo progressivo elettromeccanico. Inoltre, tramite la batteria viene azionato un alternatore-starter a cinghia a 48 volt. L'alternatore-starter a cinghia funge sia da alternatore che da motorino di avviamento. La potenza del generatore viene trasmessa dalla trasmissione a cinghia. Il TSI trasmette invece la potenza a un cambio a doppia frizione a 7 marce DSG e alla trazione integrale 4MOTION con R-Performance Torque Vectoring.

LA TRAZIONE INTEGRALE DELLA T-ROC R

4MOTION con Torque Splitter. Nella nuova T-Roc R viene impiegato un sistema a trazione integrale particolarmente performante: 4MOTION con R-Performance Torque Vectoring. A differenza della T-Roc 2.0 eTSI 4MOTION con frizione multidisco, una trasmissione posteriore sviluppata da Volkswagen R, il Torque Splitter, distribuisce la forza motrice in modo variabile non solo tra l'asse anteriore e quello posteriore, ma anche tra le ruote posteriori. Tra i due sistemi a trazione integrale ci sono delle differenze. Il differenziale della T-Roc 2.0 eTSI 4MOTION trasmette la forza motrice al retrotreno tramite una frizione multidisco, raggiungendo le ruote posteriori in rapporto 50:50 (anche se queste girano a velocità diverse in curva per effetto del differenziale). Nella trazione integrale della T-Roc R, invece, la coppia (Torque in inglese) può essere ripartita in modo variabile tra le due ruote posteriori grazie al Torque Splitter. Questa forza regolabile in modo selettivo sulle singole ruote fa sì che, in curva, la ruota esterna possa sfruttare anche il 100% della coppia disponibile. In questo modo si riduce il raggio di curvatura e si evita il sottosterzo, ottenendo un comportamento di marcia notevolmente più agile. L'intensità della ripartizione della forza dipende dal rispettivo angolo di sterzata, dalla posizione del pedale dell'acceleratore, dall'accelerazione laterale e dal rapporto di imbardata, oltre che dalla velocità di marcia. Inoltre, la maggiore coppia di bloccaggio nel Torque Splitter migliora la trazione. Una nuova generazione di software per il comando del Torque Splitter migliora in particolare il cosiddetto comportamento µ-split, ovvero l'accelerazione e la

frenata con aderenza completamente diversa sul lato sinistro e su quello destro della carreggiata.

L'ASSETTO DCC DELLA T-ROC R

DCC e sterzo progressivo di serie. La nuova T-Roc R è dotata di serie dell'assetto sportivo adattivo DCC. La configurazione di base è costituita da un asse anteriore MacPherson e da un asse posteriore a bracci multipli. La decelerazione avviene tramite un impianto frenante da 18 pollici. Di serie è inoltre previsto lo sterzo progressivo, particolarmente leggero in fase di manovra e piacevolmente diretto a velocità sostenuta. Di seguito vengono illustrate in dettaglio le modifiche specifiche dell'assetto della T-Roc R:

- Portacuscinetti ruote ad alte prestazioni sull'asse anteriore per un comportamento di marcia più neutro
- Molle supplementari più corte per un contatto più costante con il fondo stradale su strade sconnesse
- Un supporto dei gruppi sospensione più rigido per una risposta più diretta
- Rigidità delle molle incrementata per una maggiore agilità e sicurezza di marcia
- Un sistema di valvole adattato alla rigidità delle molle dell'assetto DCC per un comfort ottimale e un'elevata dinamica di marcia
- Barra stabilizzatrice posteriore più rigida per un comportamento di marcia più neutro
- Supporti ammortizzatori più rigidi per una risposta più rapida dello sterzo
- Set di dati specifici per sterzo progressivo, DCC e Vehicle Dynamics Manager

Unità di comando centrale. Il Vehicle Dynamics Manager comanda i sistemi regolabili di assetto e trasmissione. I componenti di questa rete sono il blocco elettronico del differenziale (XDS), gli ammortizzatori DCC regolabili e la trazione integrale. Grazie ai sistemi dell'assetto regolabili, l'ampiezza tra massima dinamica e massimo comfort è notevolmente maggiore rispetto al modello precedente della T-Roc R.

I PROFILI DI GUIDA DELLA T-ROC R

7 + 2 profili di guida. Nella nuova T-Roc R sono disponibili 7 + 2 profili di guida: Eco, Comfort, Sport, Snow, Offroad, Race e Individual, a cui si aggiungono Special e Drift. Eco attiva il modo più economico di guidare la T-Roc R. Naturalmente, il profilo Comfort è concepito per una marcia confortevole, ad esempio con la massima potenza di climatizzazione. Nel profilo Sport vengono disattivati, tra gli altri, il sistema Start/Stop e la funzione di marcia per inerzia, mentre il Torque Splitter e l'intera trazione vengono regolati per garantire un carattere più sportivo. Lo Snow (per una trasmissione di potenza più mirata su strade scivolose o coperte di neve) e l'Offroad (per un migliore controllo dell'accelerazione in fuoristrada) sono pensati per le corrispondenti condizioni stradali. Nel profilo Race, invece, sono state configurate in modo ulteriormente più sportivo alcune caratteristiche, tra cui il DCC, il Torque Splitter, lo sterzo progressivo e la trazione integrale. Il profilo Individual consente al conducente di personalizzare i parametri più disparati in base alle proprie preferenze. I profili di guida Special e Drift possono essere controllati tramite un sottomenu del profilo di guida Race.

Profilo Race. Nel profilo di guida Race, attivabile tramite il tasto R blu nella placchetta sinistra del volante, l'infotainment o il comando vocale, le prestazioni della T-Roc vengono massimizzate. Il turbocompressore VTG viene sottoposto a precondizionamento in modo tale che, anche in caso di marcia a carico parziale, ad esempio su strade extraurbane a velocità costante, venga mantenuto a un numero di giri della turbina più elevato. Viene così garantita un'erogazione di potenza più spontanea non appena il conducente interviene nuovamente sull'acceleratore. Nella modalità Race si apre inoltre la valvola a farfalla nelle fasi di rilascio: se prima di una curva il conducente rilascia l'acceleratore per accelerare nuovamente dopo il punto di corda della stessa, percepisce chiaramente un più rapido aumento della coppia motrice.

Profilo Special. Concepito per il Nordschleife del circuito tedesco del Nürburgring, il profilo Special rende l'assetto DCC meno rigido rispetto a quanto avviene nella modalità Race, per mantenere il massimo contatto con il manto ondulato del Nordschleife. La combinazione fra la speciale taratura verticale offerta dal DCC e la speciale taratura della dinamica trasversale data dalla presenza del Vehicle Dynamics Manager e del Torque Splitter permette di affrontare al meglio le curve del Nürburgring. In aggiunta, il conducente può disattivare l'ESC anche manualmente. Inoltre, le scalate di marcia nella modalità DSG automatica, a seconda della pressione dei freni, sono ottimali per qualsiasi tipo di frenata prima di una curva. In base all'accelerazione laterale e al rilascio dell'acceleratore (Fast Off) viene mantenuto il rapporto inserito. Nella modalità DSG manuale vengono inoltre meno i cambi forzati alla marcia superiore e il kick-down, per offrire al conducente il massimo controllo sui singoli rapporti.

Profilo Drift. Nel profilo Drift ad alte prestazioni della T-Roc R, i parametri impostati consentono di derapare in maniera controllata su percorsi chiusi grazie alla regolazione ESC (passaggio a ESC Sport) e alla ripartizione della forza tramite trazione integrale. Allo scopo di consentire la selezione del profilo solo su strade non pubbliche, prima dell'attivazione viene sempre visualizzata una richiesta di conferma tramite il sistema di infotainment.

Controllo ESC individuale. Tramite il menu della vettura, il conducente può disattivare l'ESC, che è sempre attivo come sistema completo all'avviamento della T-Roc R. Successivamente può essere regolato su due livelli: nella modalità ESC Sport, le soglie ESC e le soglie di slittamento dell'ASR sono settate su un valore più alto, riducendo così l'intensità dell'intervento del sistema. Inoltre, i conducenti più abili possono disattivare completamente l'ESC portandolo in modalità ESC off per tutte le situazioni di marcia; in caso di necessità, il Front Assist e lo Steer Assist riattivano l'intero sistema ESC[4].

GLI ESTERNI DELLA T-ROC R

Presa d'aria R in primo piano. La nuova T-Roc R si contraddistingue per un connubio di personalizzazioni molto equilibrato, perfettamente adattato dal punto di vista stilistico al design di base potente ed essenziale della gamma. Nel frontale della T-Roc R spicca la presa d'aria ridisegnata nel paraurti, che si estende per l'intera larghezza del SUV. Orizzontalmente sono presenti tre barre trasversali dominanti, a cui si aggiungono sei listelli verticali al centro. Il nuovo paraurti sottolinea l'estetica complessiva pregiata,

dinamica e al contempo elegante della T-Roc R. Sopra la griglia, sul lato passeggero, troviamo la lettera R.

Pinze dei freni verniciate in blu come marchio di fabbrica. Nel corpo vettura ritroviamo la lettera R sotto i retrovisori esterni. I gusci dei retrovisori sono realizzati in nero. I mancorrenti e il telaio laterale del tetto, che si estende dal montante A a quello C, sono anch'essi verniciati in nero. Particolarmente incisivi sono anche i nuovi cerchi di serie da 19 pollici del tipo Zandvoort, che non solo richiamano un circuito di gara nel nome, ma si integrano alla perfezione anche dal punto di vista estetico. Al posto del marchio Volkswagen, come coprimozzo viene utilizzata la lettera R. Le pinze dei freni blu dell'impianto frenante R-Performance sono facilmente riconoscibili dalle razze dei cerchi in lega. A richiesta, per la T-Roc R saranno disponibili i cerchi in lega forgiati da 20 pollici particolarmente leggeri del tipo Warmenau. Anche il nome Warmenau non è un caso: Volkswagen R ha infatti sede nella località di Warmenau, alle porte di Wolfsburg.

Terminali di scarico a quattro uscite. La coda è dominata dai terminali a quattro uscite dell'impianto di scarico. Come per la Golf R, anche per la nuova T-Roc sarà disponibile a richiesta un impianto di scarico R-Performance particolarmente leggero di Akrapovič in titanio. I terminali di scarico di entrambi gli impianti sono integrati in una mascherina posteriore ridisegnata. Un nuovo estrattore è integrato al centro. Al posto della scritta T-Roc, sotto il marchio Volkswagen sarà presente il logo R. I gruppi ottici posteriori a LED e i vetri posteriori sono oscurati.

Esclusiva verniciatura Lapiz Blue metallizzata. Tutti i dettagli della T-Roc R sono rifiniti in nero lucido. Come per tutti i modelli R, è disponibile in esclusiva anche la tonalità metallizzata Lapiz Blue (a richiesta). Per la T-Roc R, la tavolozza dei colori comprende Canary Yellow, Pure White, Wolf Grey Metallic e Grenadil Black Metallic. Ad eccezione del Grenadil Black Metallic, tutti i colori possono essere combinati con il tetto nero.

GLI INTERNI DELLA T-ROC R

Eleganza e orientamento verso il conducente. Nell'abitacolo della T-Roc R sono disponibili numerose personalizzazioni tecniche ed estetiche. Tra queste, volante R-Performance con un tasto R aggiuntivo per attivare la modalità R dal carattere particolarmente sportivo, viste e funzioni R specifiche nel Digital Cockpit Pro e sedili con design R con lettera R blu, cuciture a contrasto blu e altre finiture. Una combinazione di tessuto e ArtVelours contraddistingue i sedili di serie. A richiesta saranno disponibili sedili in pelle e ArtVelours. Altre personalizzazioni riguardano i listelli battitacco con lettera R blu.

Plancia specifica R. Tramite il tasto View, il conducente può scegliere tra i diversi layout della plancia: oltre alle viste classiche, il Digital Cockpit Pro della T-Roc R offre una Sport View con contagiri centrale rotondo nel design specifico R con logo R. Inoltre, è disponibile una seconda Sport View dal layout tridimensionale. Una caratteristica esclusiva che interessa la fascia superiore del display è l'inserimento di un contagiri orizzontale. La scala di questa indicazione piatta e orizzontale va da 0 a 8 (corrispondenti a valori da 0 a 8.000 giri/min) e, in modalità DSG manuale, comprende anche suggerimenti per il cambio marcia. In modalità DSG manuale, il conducente può innestare le marce con il tasto shift-by-wire nella consolle centrale o con le apposite

levette del cambio al volante. Soprattutto durante la guida in pista, il cambio marcia suggerito è un prezioso aiuto, in quanto nella modalità manuale il passaggio automatico alla marcia superiore è volutamente disattivato nei profili di guida Special e Drift. Altre funzioni integrate nel Digital Cockpit Pro sono un laptimer GPS e un accelerometro. Inoltre, è possibile visualizzare dati aggiornati quali la pressione di sovralimentazione, la temperatura della trasmissione, la coppia, la potenza, un G-Meter (forze di accelerazione) e la ripartizione della coppia della trazione integrale.