

Volkswagen Fusca chega ao Brasil com novas proporções e mais esportividade

• Modelo chega às este mês por R$ 76.600, na versão com câmbio manual, e por R$ 80.990, com transmissão DSG de dupla embreagem .
• O design do carro mais reconhecido da história trazido para o presente.
• É o Fusca mais potente de todos os tempos, com motor 2.0 TSI de 200 cv

O que acontece quando uma empresa reinterpreta um design, como no caso do Fusca? A garrafa da Coca-Cola, o Ray Ban Aviator, o Porsche 911, Leica M9 e o Fusca - é possível reinventar um design tão forte e independente? A resposta é sim. Mas é preciso entender o produto e a marca: assim, funciona! O departamento de Design do Grupo Volkswagen "entendeu" os conceitos do produto e da marca e fixou como objetivo para o novo Fusca: "Criar um novo original!" O Fusca é um novo original. O novo modelo chega às concessionárias da Volkswagen no Brasil em novembro por R$ 76.600, na versão com câmbio manual, e por R$ 80.990, com transmissão DSG de dupla embreagem.

O design do Fusca – único
Um carro cult - Os designers tinham que partir de um ícone que, em termos de suas formas exclusivas, só é comparável, entre os carros alemães, ao Porsche 911. Eles sabiam que queriam desenvolver melhor o perfil do Fusca original do que haviam feito com o New Beetle 1998. Voltar às raízes do carro. Uma prioridade foi o dinamismo acentuado das proporções do carro. Um aspecto interessante é que vários membros da equipe eram donos de Volkswagen originais, refrigerados a ar. Ele é objeto de culto entre os jovens designers da Volkswagen.
Tributo - Foi assim que o design final do Fusca foi criado em Wolfsburg – um carro do presente e ao mesmo tempo um tributo de design à semente automotiva de todo um grupo corporativo. E realmente inconfundível: Se alguém colocar o primeiro e o novo Fusca juntos num mesmo

local e iluminar suas linhas de teto, observando suas silhuetas, verá linhas quase idênticas na parte traseira. Claramente, o novo Fusca traz referências de estilo fundamentais do carro original. Tudo como deve ser.

Uma declaração - Uma comparação com o New Beetle 1998 mostra que nada ficou igual: “O Fusca se caracteriza agora por uma esportividade limpa, autoconfiante e dominadora. O carro não apenas tem um perfil mais baixo – também é substancialmente mais largo, o capô dianteiro é mais longo e o para-brisa foi mais para trás. Tudo isso cria um novo dinamismo”, explica Klaus Bischoff, chefe de Design da marca Volkswagen. Enquanto o New Beetle de 1998 era definido por três semicírculos – dianteiro, traseiro e um teto arredondado sobre o centro – o novo modelo libertou-se desta geometria. O perfil do teto é claramente mais baixo e pode ser considerado uma continuação do conceito Ragster mostrado em Detroit em 2005 – uma espécie de hot rod baseado no New Beetle. O novo Fusca é mais ousado, mais dinâmico e mais robusto.
Dimensões - O novo carro tem 1.808 mm de largura (mais 84 mm), 1.486 mm de altura (12 mm menor) e 4.278 mm de comprimento (mais 152 mm). São proporções totalmente novas. O aumento no comprimento permitiu que o teto fosse mais estendido, o para-brisa fosse deslocado para trás e a seção dianteira pudesse seguir o contorno do Fusca original. O novo ponto chave é a coluna C. Paralelamente, a equipe de desenvolvimento aumentou as bitolas e a distância entre-eixos do carro. Tudo isso dá ao novo Fusca uma aparência de força e tensão muscular.
DNA Volkswagen - estilo para o nosso tempo
Precisão - Apesar de sua individualidade, o estilo do carro segue o DNA de design da Volkswagen. Ele se expressa claramente na imagem horizontal criada pelo para-choque dianteiro, a entrada de ar frontal, linhas retas nas bordas do capô, a precisão da linha entre as colunas “A” e “C” e o estilo das lanternas traseiras. O Fusca de hoje traz o design do ícone para o presente.
Ícones - Todas as típicas características de estilo do Fusca foram preservadas, e isto não é surpresa: afinal, foram carros como o Fusca, a Kombi e o Golf original que influenciaram a criação do DNA de design da Volkswagen. Algumas das características mais marcantes do Fusca permanecem, como os para-lamas salientes e o design limpo das lanternas traseiras, a forma do capô, as soleiras laterais e das portas, e – mais que nunca - sua capacidade de receber rodas grandes (até 18 polegadas). Um item novo é o defletor traseiro, que se integra harmoniosamente ao design. Ele ajuda o modelo da Volkswagen, que atinge 223 km/h, a manter contato com a estrada. A superfície superior do spoiler é sempre preta, enquanto a parte de baixo tem a cor da carroceria.
Funcionalidade – o único Volkswagen com faróis redondos
Visionário - Outro aspecto do DNA de design da Volkswagen é que o carro não tem apenas que parecer bom, mas oferecer ótima funcionalidade. As duas portas abrem amplamente e não são muito longas, facilitando a entrada e saída do carro mesmo em estacionamentos apertados. Naturalmente, o Fusca é o único Volkswagen atual com faróis redondos.
Faróis bi-xenônio opcionais estão disponíveis pela primeira vez. Lâmpadas de descarga sem mercúrio com 25 Watts foram usadas no módulo projetor. A opção por faróis bi-xenônio inclui luzes diurnas, cada uma com 15 LEDs posicionados ao longo da borda externa do farol.
Outro diferencial do Fusca são os arcos das portas. Ou melhor, a ausência deles. No Fusca, os vidros das portas se conectam diretamente ao teto do veículo, dando uma aparência mais

limpa ao visual – uma vez que não há os arcos de ferro normalmente utilizados na estrutura das portas para limitar o formato das janelas.
Carro de passeio - Onde o Fusca original tinha o motor, agora fica a tampa do porta-malas, que se ergue juntamente com o vidro traseiro quando aberta, dando acesso para muita bagagem (310 a 905 litros). À direita e à esquerda da tampa traseira ficam as lanternas. Como em todos os Volkswagen, elas têm um visual noturno inconfundível, em forma de “C”. E, como no Fusca e no New Beetle, suas formas básicas se integram ao design dos para-lamas salientes. As lanternas têm tom vermelho escuro, exceto por duas pequenas áreas brancas, do indicador de direção e luz de ré.
No Fusca as rodas de liga-leve "Spin" têm 17 polegadas e cinco raios diferenciados. Esta roda é exclusiva do Fusca, que ainda pode ser equipado com as rodas “Twister” – também com cinco raios, mas com a parte interna de alumínio claro e a externa em preto fosco. Há, ainda, a opção de equipar o modelo com rodas de liga-leve 18”.
11 cores – para combinar com cada estilo de vida
As cores do Fusca – 11 diferentes tonalidades – tornam a vida diária mais colorida. Há cores que deixam o carro “divertido” e o tornam tão exclusivo como uma digital. As cores sólidas são "Branco Cristal", “Preto Ninja”, "Amarelo Saturno", "Vermelho Tornado" e "Azul Denim". As cores metálicas são "Azul Reef", "Marrom Toffee", "Cinza Platinum", "Prata Sargas" e "Prata Moon Rock". E ainda há uma cor perolizada: "Preto Mystic".
Segurança – proteção efetiva
Indo direto ao ponto: com o Fusca, a Volkswagen criou um dos carros mais seguros neste segmento. O controle de estabilização eletrônica (ESC) é de série, assim como um eficiente conjunto de airbags frontais e laterais que protegem os passageiros. Naturalmente, a carroceria – em sua maior parte soldada a laser e galvanizada – tem um dos melhore índices de rigidez torcional da categoria, 26.000 Nm/º.
Original também por dentro
Quatro lugares com ergonomia esportiva e um estilo interior fascinante - "O design interior é tão singular quanto inconfundível e tem muito do design do Fusca, como o estilo externo", resume Klaus Bischoff, Chefe de Design da Volkswagen. O espaço interno é marcado pelo amor pelo detalhe, é um claro tributo ao Fusca e mescla elementos clássicos com alta tecnologia. Acima de tudo, o interior se harmoniza perfeitamente com o carro e é diferente de tudo o que atualmente é oferecido no mundo automotivo.
Formas – um interior que é a soma de suas partes - Os muitos detalhes do interior do novo Fusca o tornam inovadoramente único. Começa pelo para-brisa dianteiro recuado, que remete ao mundo dos carros clássicos. E o painel de instrumentos, fazendo jus ao nome, que combina tecnologias inovadoras e comandos com as superfícies pintadas e um porta-luvas no estilo do Fusca original. O carro oferece muito espaço e conforto para quatro pessoas e leva até 905 litros de bagagem. Também há formas que não foram criadas apenas pela aparência. Por exemplo, o formato do painel, que remete à época do primeiro Fusca e, mesmo assim, não é retrô. No Fusca o painel conta com acabamento simulando fibra de carbono, além de painéis das portas pretos e detalhes no volante pintados na cor "Dark Metal".
Cores – como você preferir
Iluminação ambiente com três cores - No novo Fusca, à esquerda do volante fica um dispositivo para regular a intensidade da iluminação dos instrumentos, mas também uma segunda, com uma escala mostrando "0", "r", "w" e "b". Este comando serve para controlar as cores do novo sistema de iluminação ambiente da Volkswagen. Vermelho, branco e azul. A

iluminação indireta fica nos painéis de acabamento das portas, ao mesmo tempo em que a direta aparece como anéis luminosos ao redor dos alto-falantes das portas.
Controles – o Fusca era e continua sendo intuitivo - Independentemente da iluminação, os motoristas poderão encontrar todos os detalhes internos com os olhos fechados. E não apenas os atuais donos de Volkswagen, mas qualquer condutor. Isso apesar de tudo ter sido redesenhado ou reposicionado. Frente ao motorista, três instrumentos redondos (conta-giros, velocímetro e indicador do nível do tanque) fornecem todas as informações importantes. No velocímetro, ao centro, há um display multifuncional. Da mesma forma, os sistemas de áudio e navegação, que são localizados dentro do campo de visão do motorista no painel, são ladeados por duas saídas de ar. Logo abaixo fica o painel de controle do ar-condicionado, também redesenhado, o interruptor das luzes de emergência e, finalmente, a alavanca de câmbio com o botão de partida do motor (opcional) à sua esquerda.
Viagem no tempo - Como o Fusca do tempo da refrigeração a ar, o novo Fusca tem um porta-luvas adicional integrado ao painel frontal cuja tampa abre para cima (o porta-luvas normal abre para baixo). Outro elemento clássico: os instrumentos auxiliares, temperatura de óleo, relógio com cronômetro e medidor de pressão do turbo, ficam sobre o sistema de áudio e navegação.
Ergonomia e qualidade - Uma característica do Fusca de terceira geração é que sua ergonomia interna e equipamentos são baseados em parâmetros totalmente novos. Tudo é acessado com facilidade: a mão que agarra o volante automaticamente acima do raio horizontal encontra com facilidade o interruptor das luzes que está ligeiramente deslocado. Como num carro esporte, a alavanca do câmbio fica numa posição idealmente intuitiva para a outra mão. Comparado ao do New Beetle, o espaço ao redor da alavanca de câmbio foi aumentado, simplificando seu uso na direção esportiva e para trocas rápidas de marchas.Espaço e conforto - Na frente, o Fusca é um pouco mais baixo, pois o teto arredondado de seu antecessor foi eliminado. Ele agora tem 1.044 mm de altura interna (com o teto solar, 1.049), no lugar dos anteriores 1.082 mm. Enquanto isso, no banco traseiro, o teto mais longo resulta numa sensação de conforto ainda melhor do que a do New Beetle. A distância até o teto, atrás, com ou sem o teto panorâmico, é 10 mm maior do que a do modelo anterior. O espaço para as pernas também cresceu na traseira, agora é de 831 mm. O Fusca também cresceu muito na largura interna (dianteira: 1.459 mm / traseira: 1.308 mm).Para viajar - O porta-malas agora tem maior capacidade, 310 litros, contra 214 do New Beetle. Quando o banco traseiro é rebatido, a capacidade de carga cresce até 905 litros e o acesso é facilitado pela ampla tampa traseira. As bitolas e a largura interna do porta-malas também aumentaram. A largura disponível é de 960 mm. O comprimento do compartimento é de 737 mm com o banco traseiro na posição normal, chegando a 1.493 mm com o rebatimento. Isso indica que nada a bordo do Fusca o impede de enfrentar longas viagens. Aliás, práticos ganchos nas laterais do porta-malas ajudam a levar pequenos e grandes objetos.
Diga seu nome! - Nessa nova era do Fusca, a Volkswagen inovou e deixou livre a escolha do nome do modelo, de acordo com o nome (ou apelido) que o modelo recebeu em cada mercado ao longo da sua história. Na França, o Beetle é chamado de “Coccinelle”, nome já utilizado no passado naquele país. Na Itália, o modelo também resgatou o nome Maggiolino. No Brasil não poderia ser diferente. O Fusca é um dos carros mais lembrados, reconhecidos e carismáticos do mercado brasileiro.
Interior, funcionalidade e segurança - Por dentro, o Fusca oferece o painel dianteiro com aparência de fibra de carbono, iluminação ambiente, assentos dianteiros esportivos com apoio

lombar, volante de três raios com acabamento de couro, alavancas do freio de mão e do câmbio com acabamento de couro, soleiras das portas e pedaleiras com acabamento de alumínio, moldura cromada nos controles do ar-condicionado, painéis das portas pintados de preto e tapetes de carpete. Também são de série os faróis de neblina com luzes de curva estáticas.

Opcionais – a alta tecnologia encontra o carro cult

O Fusca pode ser equipado com vários opcionais. Tais como:

Faróis bi-xenônio e luzes diurnas com LEDs - Pela primeira vez, a Volkswagen oferece o Fusca com faróis bi-xenônio. As extremidades externas de cada módulo de xenônio são emolduradas por 15 LEDs que compões as luzes de uso diurno.

Teto solar panorâmico - Ele é transparente e pode ser inclinado ou aberto. É 80% maior (área envidraçada) do que no modelo anterior. O vidro com isolamento térmico bloqueia 99% da radiação ultravioleta e 92% da energia térmica. O teto panorâmico não reduz a altura interna do Fusca, pois se abre para o exterior. Quando o teto é aberto, um defletor protege o interior do carro da turbulência do ar. O comando rotativo para abertura e fechamento do teto transparente tem operação intuitiva. Quando ele é pressionado para cima, o teto também se inclina para o alto (função tilt). Ao mesmo tempo, se o sol estiver muito forte, é possível puxar uma cortina que cobre toda a abertura, mesmo se o teto estiver aberto.

Rádio e sistema de navegação - O New Beetle só dispunha de sistemas de som especialmente desenhados para ele. E não havia opção de sistema de navegação. O Fusca conta com o sistema de áudio RCD 510, com acumulador de CDs, interface para cartão SD e tela sensível ao toque e, opcionalmente, pode receber o sistema de rádio RNS 315 com navegação integrada.

Sistema de som Fender... - Quem conhece o mundo do rock certamente está familiarizado com grandes nomes como Jimi Hendrix e Eric Clapton. O primeiro tocava guitarras Fender, o outro, continua tocando. Agora, o legendário fabricante americano de guitarras e amplificadores, juntamente com a Panasonic, está compartilhando seu know-how de forma exclusiva com a marca Volkswagen. Um sistema de som Fender opcional é oferecido para o Fusca.

... e sua tecnologia - O sistema de som Fender consiste de dois tweeters instalados nos triângulos dos espelhos das portas e mais dois na forração traseira. Eles são equipados com ímãs de nióbio e cones de tecido. Nas portas dianteiras ficam os woofers com duas bobinas de voz. Também há woofers nos painéis de acabamento traseiros, com bobinas simples. Um subwoofer com bobina dupla também é colocado numa caixa de graves integrada ao porta-malas do carro. A peça central do sistema de som é um amplificador de 10 canais, com amplificadores de potência Classe A/B e 400 Watts. Na Europa, o Fusca é o primeiro carro a ser equipado com um sistema de som Fender.

Keyless Access - O sistema Keyless Access de comando das portas e partida do motor está aparecendo no Fusca pela primeira vez. Ele opera as portas sem necessidade da chave. Quando uma das maçanetas é tocada, o sistema identifica a autorização de acesso eletrônica emitida pelo transmissor da chave, carregado pelo motorista no bolso e/ou em uma bolsa, destravando o carro e permitindo dar a partida por meio de um botão localizado à frente da manopla do câmbio. O trancamento do carro também é ativado ao tocar numa das duas maçanetas das portas: nesse caso, porém, é usada uma superfície especialmente demarcada.

Instrumentos auxiliares

Outro elemento clássico: os instrumentos auxiliares, temperatura de óleo, relógio com cronômetro e medidor de pressão do turbo, ficam sobre o sistema de áudio no painel

central.ParkPilot – sensores de aproximação de obstáculos dianteiros e traseiros
Com o sistema ParkPilot, o motorista tem o estacionamento facilitado por um mostrador visual na tela do rádio. A imagem na tela mostra uma vista de cima do carro que indica potenciais obstáculos à frente e atrás do carro. Além disso, há um alarme sonoro, um som intermitente cuja frequência aumenta à medida que o carro se aproxima do obstáculo, até tornar-se contínuo.
Revestimento de couro e bancos esportivos
A elegante forração Native de série é disponível em dois tons: preto ou bege. Há a opção de revestimento de couro Vienna nas cores preta ou bege e as combinações bicolores: vermelho & preto ou preto & azul.
Motor 2.0 TSI com 147 kW/200 cv
A Volkswagen está implementando o 2.0 TSI no Fusca no mundo inteiro. Este motor desfruta de status de cult, pois oferece um desempenho extremamente esportivo e é altamente eficiente. O TSI oferece sua potência máxima a partir de 5.100 rpm. O torque máximo, 280 Nm, é atingido já a partir de 1.700 rpm. Com transmissão DSG de dupla embreagem, o Fusca 2.0 TSI tem velocidade máxima de 2 km/h (controlada eletronicamente) e acelera de 0 a 100 km/h em 7,5 segundos.
Dirigibilidade de primeira classe
Nova suspensão traseira com construção leve - O Fusca é equipado com suspensão dianteira tipo MacPherson com molas helicoidais e amortecedores telescópicos. Na traseira, uma nova suspensão mais leve foi desenvolvida para contribuir com o excepcional comportamento dinâmico do carro. O Fusca 2.0 TSI é oferecido globalmente com uma suspensão traseira tipo four-link, capaz de lidar com as altas cargas dinâmicas do motor topo de linha. Além disso, as forças transversais são administradas por uma barra antirrolamento. O equipamento também proporciona excelente estabilidade com o carro completamente carregado.
Bloqueio do diferencial - XDS - Para garantir que a versão mais potente do Fusca passe sua força para o solo de forma adequada em curvas fechadas, o modelo vem de série com o bloqueio eletrônico do diferencial XDS, que é uma extensão do conhecido sistema EDS. O XDS melhora a dirigibilidade em curvas rápidas e faz o carro comportar-se de forma mais segura. Para isso, utiliza os freios seletivamente para evitar que a roda interna na curva deslize em falso, aumentando também a tração.
Foto: Divulgação VW
Volkswagen do Brasil
Assuntos Corporativos e Relações com a Imprensa
MAXPRESS