



Volkswagen

Présentation dynamique internationale de la nouvelle Jetta

Nice, janvier 2011

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur la nouvelle Jetta à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com.

Identifiant utilisateur : newjetta | code : 01-2011

Les désignations TDI, TSI, DSG et Twincharger sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements, caractéristiques techniques et tarifs mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

FR

■ En bref

Résumé	01
--------	----

■ Principaux aspects

Positionnement et coût	11
Carrosserie – Design et fonctionnalités	17
Intérieur – Design et fonctionnalités	27
Équipements de série et options	31
Motorisations et châssis	47
Caractéristiques techniques	65



Jetta / Présentation dynamique Nice / VOLKSWAGEN /

Débuts européens :

La nouvelle Jetta change la donne dans l'univers des berlines

Une berline de 4,64 m de haute qualité à moins de 21 000 euros

Avec 4,2 l/100 km, la Jetta est l'une des berlines les plus écologiques au monde

- Wolfsburg/Nice, janvier 2011. Vendue à plus de 9,6 millions d'exemplaires à travers le monde, la Jetta de Volkswagen revient dans une nouvelle version redessinée et redimensionnée. Longue de 4,64 m (+ 9 cm), la Jetta se positionne précisément entre la Golf (4,20 m) et la Passat (4,77 m). La nouvelle Jetta s'est de plus totalement émancipée de sa petite sœur, la Golf, gagnant ainsi son indépendance au même titre qu'un Eos ou qu'un Tiguan.
- **Une nouvelle catégorie de berline** : la Jetta version 2011 est à conseiller à tous les automobilistes en quête d'une berline au design souverain avec un niveau de confort, de sécurité et de finition maximum. Jusqu'à présent, les modèles proposés sur ce segment étaient sensiblement plus chers. La Jetta réunit toutes ces qualités à un prix accessible (à partir de 20 900 euros). Cette Volkswagen embarque de nouvelles motorisations TDI et TSI (avec des consommations à partir de 4,2 l/100 km), des boîtes de vitesse à double embrayage DSG et un habitacle spacieux.
- **Un succès à l'américaine** : avec sa nouvelle définition technologique, esthétique et commerciale, la Jetta a le potentiel pour connaître le même succès en Europe qu'aux États-Unis, où elle est le modèle le plus vendu des constructeurs européens. Il s'en vend en effet jusqu'à 110 000 exemplaires par an entre New York et Los Angeles.



Les Américains considèrent la Jetta comme une berline sportive sécurisante. C'est dans ce contexte que Volkswagen a présenté la nouvelle version américaine de son best-seller mondial en plein cœur du Times Square de New York, en juin 2010.

- **Des points communs de part et d'autre de l'Atlantique** : jamais encore une Jetta n'avait été aussi grande, aussi sportive et aussi sobre. Tant du point de vue stylistique que conceptuel, la berline effectue un gigantesque bond en avant. Comme indiqué, le design de la berline n'est plus calqué sur la Golf mais suit une inspiration esthétique spécifique. L'habitacle a été lui aussi entièrement revu par les designers et les ingénieurs. Grâce à l'allongement de l'empattement, dans le sillage de l'allongement global du véhicule (2,65 m), l'arrière de la berline cinq places est beaucoup plus spacieux (6,7 cm d'espace aux jambes en plus).
- **La sobriété en chiffres** : les motorisations affichent elles aussi des progrès notables. Prenez le TDI 1.6 de 105 ch (77 kW) : en version BlueMotion Technology, ce turbodiesel à rampe commune consomme seulement 4,2 l/100 km (109 g/km CO₂). Autre exemple, le moteur essence turbo à injection directe 1.2 TSI 105 ch (77 kW) se contente de 5,3 l/100 km (123 g/km CO₂) dans sa version BlueMotion Technology. On parle, ne l'oublions pas, d'une berline essence ayant une vitesse de pointe de 190 km/h. Comme indiqué précédemment, la Jetta 1.2 TSI coûte 20 900 euros dans la finition Trendline. La Jetta 1.6 TDI Trendline avec BlueMotion Technology démarre quant à

elle à 23 475 euros (prix en Allemagne). La gamme est complétée par un TDI 140 ch (103 kW) et – ultérieurement – par trois TSI de 122 ch (90 kW), 160 ch (118 kW) et 200 ch (147 kW). On note ainsi que la Jetta est animée uniquement par des moteurs suralimentés à injection directe de dernière génération. À l'exception du TSI de 105 ch, tous les moteurs peuvent être couplés en option à une boîte à double embrayage DSG.

- **L'entrée de gamme** : la gamme Jetta est structurée en trois niveaux de finitions. La finition Trendline est l'entrée de gamme, à cela près qu'on ne peut plus vraiment parler d'une version de base au sens classique. L'équipement de sécurité, par exemple, inclut au minimum six airbags (huit en option), cinq appuie-tête optimisés (appuie-tête actifs à l'avant permettant de réduire les risques de coup du lapin en cas d'accident), feux diurnes, détection du bouclage de ceinture, feux de détresse automatiques en cas de freinage d'urgence, aide au démarrage en côte "Hill-Hold", ABS avec assistance de freinage d'urgence et ESP avec assistance de contre-braquage et stabilisateur de remorque. En termes de design, la Jetta Trendline se distingue par des pneumatiques 205 montés sur des jantes en acier 16", des rétroviseurs extérieurs dégivrants et réglables électriquement avec clignotants intégrés et des vitres athermiques teintées en vert. À l'intérieur, une multitude d'équipements veille au confort : climatisation (Climatic), filtres à poussières et à pollen, télécommande de verrouillage centralisé, lève-vitres électriques avant et arrière, affichage de la température extérieure avec avertisseur de



gel, buses d'aération cerclées de chrome, ordinateur de bord, siège conducteur réglable en hauteur (sellerie « Cardeol »), etc.

- **Le milieu de gamme :** la finition intermédiaire Comfortline commence à 22 600 euros en Allemagne (modèle Jetta 1.2 TSI de 105 ch/77 kW). Cette version se reconnaît entre autres à ses inserts chromés sur la calandre et à ses jantes en alliage léger 16" à cinq branches (modèle « Navarra »). Dans l'habitacle, la Jetta Comfortline se distingue par des aumônières au dos des sièges avant, des accoudoirs centraux (avec espace de rangement à l'avant), des sièges Confort réglables sur 8 positions (avec sellerie de type « Sienna »), des tapis de sol, un système radio/CD RCD 210, un pack chromes (notamment les commutateurs d'éclairage et commandes de climatisation), le petit pack cuir (volant, pommeau de levier de vitesses et levier de frein à main) et les applications noires (« Black Pyramid »). Le système d'aide au stationnement Parkpilot (à l'avant et à l'arrière), l'abaissement du rétroviseur extérieur côté passager en marche arrière et quatre lampes de lecture (deux à l'avant, deux à l'arrière) sont également fournis de série.
- **La classe supérieure :** la version Highline regroupe les équipements les plus sophistiqués de la Jetta. Elle peut être commandée avec les moteurs TSI à partir de 122 ch/90 kW (prix de base en Allemagne : 24 575 euros) et avec tous les moteurs TDI (prix de base 25 875 euros pour la version 105 ch/77 kW). Elle comprend les équipements de la finition Comfortline, auxquels s'ajoutent les jantes en alliage

léger 17" (modèle « Porto » à dix branches), la prise d'air inférieure chromée, les joncs chromés sous les vitres latérales, les lave-phares et antibrouillards avec éclairage directionnel.

- **Tout simplement économique** : la nouvelle Jetta figure également parmi les véhicules les plus économes de sa catégorie si l'on tient compte des frais courants. Prenons l'exemple de la Jetta 1.2 TSI Trendline de 105 ch (77 kW) BlueMotion Technology : si on totalise la consommation de 5,3 l/km seulement, des coûts d'assurance faibles (catégories KH 17, VK 16 et TK 18 en Allemagne), une taxe automobile de bas niveau et des frais de maintenance et de réparation d'usure maîtrisés, on obtient les coûts d'entretien les plus bas (Cost of Ownership / CoO), comparés à ceux de la concurrence directe.



Qualité optimale, habitacle généreux et coûts minimes

Beaucoup plus grande, la Jetta se positionne entre la Golf et la Passat

Les berlines de qualité et de même gabarit étaient jusqu'à maintenant bien plus chères

Wolfsburg/Nice, janvier 2011. Carrosserie tricorps et carrosserie bicorps, deux conceptions, deux designs, deux préférences différentes. Selon les classes et les régions géographiques, le marché privilégie l'une ou l'autre version de carrosserie. Prenez l'exemple des États-Unis qui plébiscitent largement les modèles à carrosserie tricorps (berlines classiques), et pas seulement sur le segment haut de gamme. Même dans la catégorie des voitures compactes, les carrosseries trois volumes ne représentent pas moins de 37,7 % du marché. Des pays comme la Chine et la Turquie offrent un tableau identique. Dans toutes ces régions, la Volkswagen Jetta est un best-seller vendu à des millions d'exemplaires à travers le monde. L'Allemagne offre l'exemple d'un marché régi par d'autres règles : ici, dans le segment des voitures compactes et celui du milieu de gamme inférieur, la carrosserie bicorps se taille la part du lion avec une part de marché de 46,7 % ! Il en est de même en France ou en Italie. Dans ces pays, la Golf est une véritable star, vendue à des millions d'exemplaires. Au-delà du segment des compactes, les berlines gagnent en importance. Surtout lorsque le design et la technique sont d'un naturel sportif et que la qualité est élevée, les professionnels de la route comme les particuliers optent volontiers pour la berline à partir de la classe moyenne, même entre Scandinavie et Méditerranée. En Europe de l'Ouest, les berlines du segment des familiales occupent une part de marché d'environ 20 % et la tendance est à la hausse.



Cela explique pourquoi Volkswagen a doté la Jetta de nouvelles dimensions, d'une nouvelle conception et d'un nouveau design. Avec une longueur de 4,64 m, elle se positionne précisément entre les segments compacts et intermédiaires. Compte tenu de son prix de départ attractif à 20 900 euros (Allemagne), elle s'adressera aux conducteurs de berlines compactes tout en touchant une nouvelle clientèle désireuse d'opter pour une berline plus grande et plus haut de gamme.

La nouvelle Jetta se positionne entre la Golf et la Passat

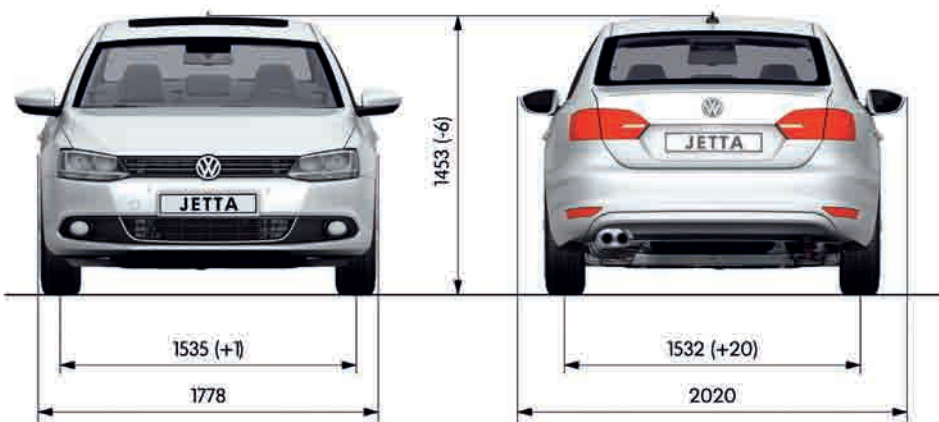
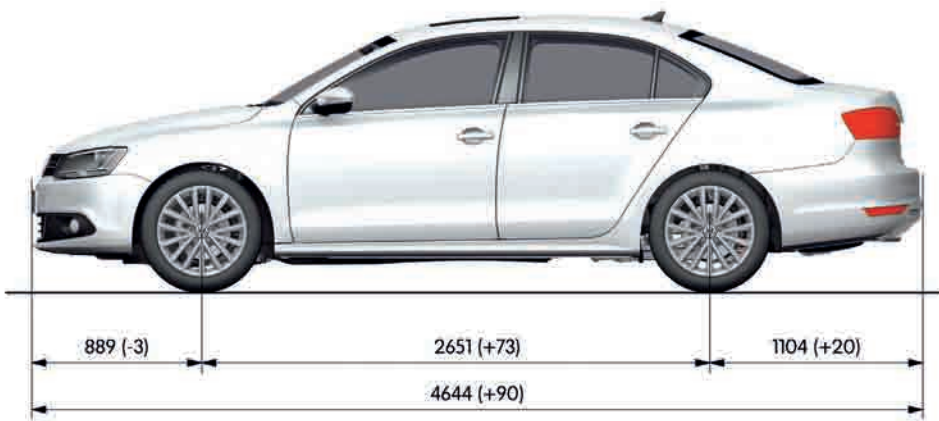
Avec cette Jetta de nouvelle dimension, Volkswagen a redéfini la classe compacte et le milieu de gamme. Elle se positionne encore mieux entre les deux best-sellers de la marque, la Golf et la Passat. La Jetta réjouira tous les clients sensibles au design dynamique d'une berline sportive maniable et désirant profiter d'un confort, d'une sécurité et d'une qualité de haut niveau. Ces automobilistes ne trouvaient jusqu'à présent sur le marché que des voitures de plusieurs dizaines de milliers d'euros. La Jetta représente désormais une solution que les constructeurs allemands ne proposaient pas dans cette gamme de prix. De plus, les automobilistes européens voyaient dans la Jetta des premières générations une déclinaison trois volumes de la Golf. Cette idée est désormais révolue, puisque la nouvelle Jetta s'est totalement émancipée de la Golf.

Un coût d'entretien faible

La nouvelle Jetta figure parmi les véhicules les plus économes de sa catégorie si l'on tient compte des frais courants. Au vu des nombreux arguments positifs, le bilan global est plus que séduisant et quasiment sans équivalent sur le marché.

Prenons l'exemple de la Jetta 1.2 TSI Trendline de 105 ch (77 kW) BlueMotion Technology : si on totalise la consommation de 5,3 l/km seulement, des coûts d'assurance faibles (catégories KH 17, VK 16 et TK 18 en Allemagne), une taxe automobile de bas niveau et des frais de maintenance et de réparation d'usure maîtrisés, on obtient les coûts d'entretien les plus bas (Cost of Ownership / CoO), comparés à ceux de la concurrence directe.

À cela s'ajoute la périodicité de maintenance plus faible de la Jetta. Excepté les vidanges d'huile moteur (service d'entretien courant), l'intervalle entre deux révisions peut aller jusqu'à 60 000 km (ou tous les deux ans au plus tard), en fonction du style de conduite et de la région.



Un best-seller qui flirte avec le segment supérieur

La Jetta sixième génération a gagné en taille et en confort

Entièrement galvanisée, la carrosserie a une longévité exceptionnelle

Wolfsburg/Nice, janvier 2011. La Jetta édition 2011 est une voiture de conception entièrement nouvelle. La carrosserie, entièrement galvanisée, en est la preuve irréfutable : jamais une Jetta n'avait été plus grande, plus sportive et plus souveraine. Pour preuve de son indépendance, la Jetta n'a désormais plus aucun élément de carrosserie en commun avec la Golf, dont elle est techniquement proche. La nouvelle Jetta revendique son autonomie au même titre qu'un Eos ou un Tiguan. De manière générale avec cette nouvelle Jetta, Volkswagen introduit des critères de qualité inédits sur ce segment.

Design extérieur et dimensions

Mesurant 4,64 m de long, 1,45 m de haut et 1,78 m de large, le nouveau modèle gagne 9 cm en longueur par rapport à son prédécesseur. Ainsi redimensionnée, la Jetta bénéficie d'une répartition plus dynamique des volumes et voit ses lignes affûtées en héritant du nouvel ADN stylistique Volkswagen. Résultat : le style élégant, intemporel et dynamique de la Jetta se caractérise par des lignes claires et acérées et par des surfaces tendues, athlétiques et musclées. Le design de la Jetta dégage ainsi une telle souveraineté que cette Volkswagen aspire à se positionner dans le segment supérieur.

L'avant : les éléments marquants du design avant sont le pare-brise, incliné à la manière d'un coupé, et l'omniprésence des lignes horizontales. La grille de calandre noir brillant forme une unité



stylistique avec les phares trapézoïdaux. Les phares ronds jumelés sont divisés en deux parties par une lamelle d'obturateur : une large section supérieure avec les feux de croisement et les feux de route, une autre section plus étroite dans la partie inférieure, intégrant l'éclairage diurne et les clignotants. Les lamelles chromées adoptent une ligne horizontale à l'image de toute la partie avant, d'où il ressort une impression visuelle de largeur et de dynamisme. Les feux de croisement font appel à de nouvelles ampoules halogènes H7 longue durée, caractérisées par une durée de vie sensiblement allongée. Souvent fortement sollicités, les feux de position et feux diurnes se dotent de la technologie Long Life ou Super Long Life. Grâce au réflecteur de feux de croisement et à son positionnement idéal en hauteur, la chaussée est parfaitement éclairée dans la largeur, notamment dans la partie droite.

L'ensemble - la calandre et les phares – forme le bouclier, entièrement peint. Au-dessous, la prise d'air supplémentaire et le becquet avant (dans le style des lames de bouclier avant utilisées en compétition automobile) confèrent à la face avant un look sportif. Plus haut, la transition entre le capot en forme de V et les ailes latérales dégage une impression de puissance, avec des ailes à la fois musclées et dynamiques.

La silhouette : le profil reprend et fusionne tous les attributs du design incarné par les nouveaux modèles Volkswagen de l'année écoulée pour réinterpréter l'ADN stylistique imaginé par l'Italien Walter de Silva (Chef du Service Design du Groupe Volkswagen) et l'Allemand Klaus Bischoff (Chef du Service Design de la marque Volkswagen). L'aile en est le



meilleur exemple. Taillant littéralement dans le volume formé par les grandes surfaces homogènes, elle dégage une impression de puissance et de dynamisme. Les rétroviseurs extérieurs ajoutent également une touche sportive. Leur design, avec les rappels de clignotants en forme de bandeaux effilés, reprend la griffe esthétique de la nouvelle Passat ou de l'Eos.

Les passages de roue sont également plus marquants. Grâce à la largeur de voie (1 535 mm à l'avant, 1 532 mm à l'arrière), ils entourent les roues (jusqu'à 18") avec une précision chirurgicale. Autre attribut caractéristique : les lignes des montants de custode. La ligne d'interstice de la portière remonte du bas de porte en ligne droite jusqu'à la pointe de la vitre, avec une diagonale qui prolonge la portière et donne à l'ensemble du véhicule une allure plus élancée et plus élégante.

L'arrière : l'arrière de la Jetta est dominé par des surfaces homogènes et des épaules sportives. Très large et inclinée à la manière d'un coupé, la lunette arrière procure une excellente visibilité vers l'arrière tout en soulignant de l'extérieur les lignes dynamiques de la berline. Associée aux montants de custode à la fois élégants et incisifs, elle révèle un design prestigieux et affirmé. Puissants et visuellement marquants, les feux arrière sont divisés en deux parties et partent des ailes pour mordre sur l'intérieur du hayon. Ils offrent une signature lumineuse inimitable, de jour comme de nuit. Le profil de la malle arrière, plus aérodynamique, a été dessiné pour minimiser les turbulences et augmenter la pression de la voiture sur la chaussée. La partie verticale du coffre, qui intègre le logo Volkswagen et les segments des feux

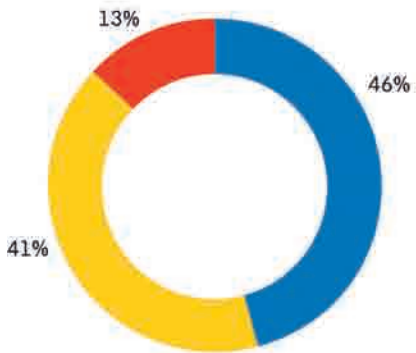


arrière, arbore une légère courbure qui souligne le caractère sportif de la berline.

Le capot libérant l'accès au coffre de 510 l peut être déverrouillé par télécommande. Un détail montre le souci de la perfection : grâce à une géométrie de réflecteur brevetée, l'éclairage de la plaque d'immatriculation et de la partie inférieure de la zone de coffre est particulièrement homogène.

Sécurité passive

La nouvelle Jetta est équipée de six airbags de série (airbags conducteur et passager, airbags latéraux à l'avant et airbags rideaux à l'avant et à l'arrière). Ce pack peut être complété en option par des airbags latéraux à l'arrière. Pour que les airbags puissent se déployer rapidement, la nouvelle Jetta fait appel à un système de capteurs spécial qui permet de détecter l'intensité du crash et de procéder au déclenchement. Les systèmes électroniques placés au centre de l'habitacle analysent ainsi les signaux de décélération « sensibles » à basses fréquences. De plus, des capteurs d'accélération spéciaux mesurent les fréquences situées dans la plage « audible ». Ces signaux naissent sous la forme de bruits d'impact générés par la déformation rapide des structures porteuses à l'avant de la voiture. Ils se répandent à haute vitesse dans la structure du véhicule et livrent des informations précises et rapides sur l'intensité du choc.



- ≤ 220 MPa
- ≤ 420 MPa
- > 1000 MPa



L'interconnexion intelligente entre les signaux « sensibles » et « audibles » permet aux capteurs d'airbag de caractériser le crash de manière plus rapide et plus sûre. Ainsi, les airbags et les prétensionneurs de ceinture peuvent être adaptés au type d'accident survenu afin d'offrir une protection optimum aux passagers. Le système de capteurs Volkswagen a reçu le prix de l'innovation de la Bavière.

Extrêmement résistants, les aciers formés à chaud utilisés pour la carrosserie de la nouvelle Jetta permettent d'obtenir une structure extrêmement sécurisée sans augmenter la masse du véhicule. Ainsi, en fonction du type de choc, l'énergie d'impact est répercutée sur des lignes de charge définies afin d'absorber une partie de l'énergie agissant sur les occupants. Les aciers présentant le degré de résistance le plus élevé servent notamment à fabriquer les montants de pare-brise, de porte et de custode, ainsi que le cadre de pavillon.



Nouvelle référence en matière de qualité et de noblesse des matériaux

L'intérieur de la nouvelle Jetta a été entièrement repensé

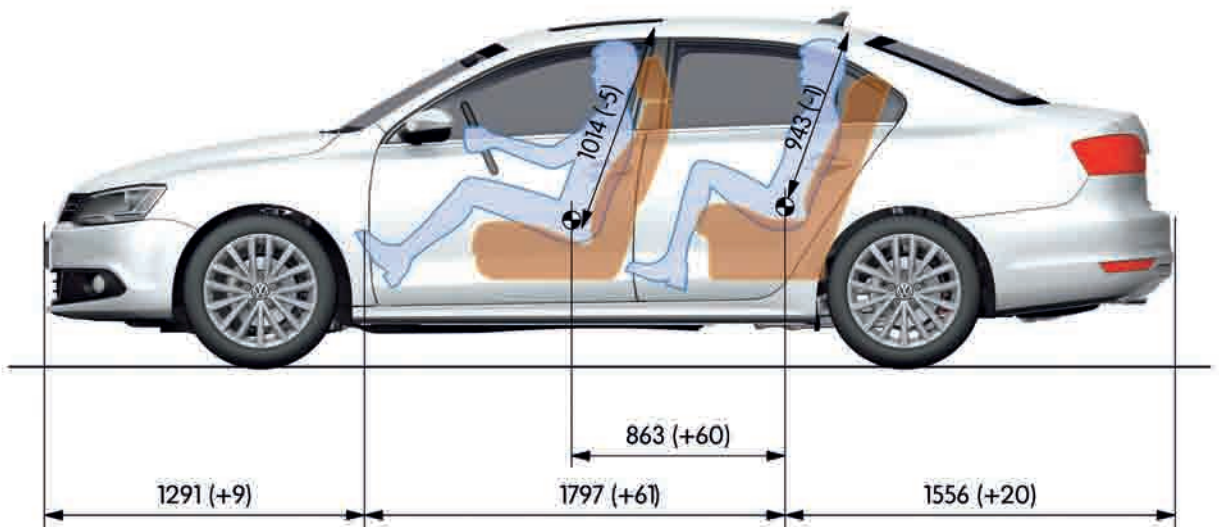
Avec un empattement allongé, la nouvelle Jetta offre beaucoup plus d'espace

Wolfsburg / Nice, janvier 2011. Élégant et séduisant, l'habitacle de la Jetta relève davantage du segment haut de gamme et il creuse l'écart avec la concurrence. L'intérieur de la nouvelle Jetta manifeste un souci du détail sans équivalent et cherche avant tout à en simplifier l'utilisation, comme toujours chez Volkswagen.

Un poste de conduite ergonomique

Cerclés de chrome et dessinés dans le style de la nouvelle Passat, les cadrans sont positionnés de manière parfaitement visible et encadrent l'écran multifonctions (ordinateur de bord). Les volants trois branches (version cuir avec palette multifonctions disponible en option) ont été redessinés et sont agréables aussi bien à l'œil qu'au toucher. Le levier de vitesses tombe parfaitement sous la main. Juste devant, on trouve la nouvelle commande de la climatisation de série, ainsi que celle des systèmes de radionavigation. Cette zone est légèrement orientée vers le conducteur afin d'adapter parfaitement le poste de conduite à ses besoins.

La position du levier de frein à main a également été modifiée de manière à libérer de l'espace à droite, au bénéfice des porte-gobelets désormais plus grands. Les nombreux espaces de rangement, y compris l'accoudoir central modulable intégrant une zone de rangement (selon les niveaux de finition) et le casier à lunettes de soleil font de la Jetta une voiture facile à vivre au quotidien.



Davantage d'espace pour le conducteur et le passager

Malgré la ligne de toit plus fuyante, la garde au toit est restée quasiment inchangée aux places avant, à 1 014 mm. Les deux sièges avant ont été repensés du point de vue de l'ergonomie et offrent un haut niveau de confort avec une multitude d'options de réglage (réglages sur 6 ou 8 positions en option). L'allongement de l'empattement, porté à 2 651 mm, profite à la banquette de la Jetta, dont les trois places gagnent considérablement en confort. L'espace aux genoux, par exemple, atteint 1 046 mm. La garde au toit aux places arrière reste au niveau, déjà excellent, de la version précédente (943 mm).

510 l de volume de coffre

Le dossier du siège arrière est rabattable de manière asymétrique dès la version de base pour une modularité accrue. Le coffre de 510 l peut s'ouvrir de l'intérieur par télécommande (en plus de l'ouverture manuelle depuis l'extérieur, à laquelle s'ajoute l'ouverture par radiotélécommande de série). L'ouverture de chargement pratiquée dans l'accoudoir central (de série dès la finition Comfortline) augmente la modularité.

Une protection intégrale

La nouvelle Jetta est équipée de six airbags de série (airbags conducteur et passager, airbags latéraux à l'avant et airbags rideaux à l'avant et à l'arrière). Ce pack peut être complété en option par des airbags latéraux à l'arrière (*voir chapitre Carrosserie pour plus de détails*).



Climatisation et feux diurnes de série

L'entrée de gamme inclut six airbags, l'ESP + fonction contre-braquage et la climatisation Climatic

Trois niveaux de finition et BlueMotion Technology avec système Start-Stop

Wolfsburg / Nice, janvier 2011. En Europe, la Jetta sera proposée dans les trois niveaux de finition Trendline, Comfortline et Highline, familiers des habitués de Volkswagen. Le niveau Trendline correspond à l'entrée de gamme qui est tout sauf une version basique. Les équipements de série incluent entre autres, la climatisation semi-automatique (Climatic), les lève-vitres électriques aux quatre fenêtres, six airbags et l'ESP intelligent à assistance de contre-braquage et stabilisateur de remorque. La Jetta Trendline sera proposée au lancement avec un moteur TDI et un TSI développant tous deux 105 ch (77 kW). Chacun de ces modèles pourra être commandé en version BlueMotion Technology, particulièrement économe. Dans ce cas, le système Start-Stop et la récupération d'énergie au freinage sont de série. La Jetta Trendline 1.6 TDI est également proposée avec une boîte à double embrayage DSG à 7 rapports.

Comme son nom l'indique, la Jetta Comfortline dispose d'un équipement encore plus fourni. Elle dispose des moteurs TDI et TSI de 105 ch ou du TDI de 140 ch (103 kW), ce dernier pouvant être commandé avec la boîte DSG 6 vitesses. Au sommet de la gamme, on retrouve la Jetta Highline qui, pour ses débuts en Europe, sera disponible en deux motorisations (105 et 140 ch), avec la boîte DSG en option.

Tous les équipements mentionnés dans ce communiqué de presse se réfèrent aux modèles proposés en Allemagne.



La Jetta Trendline en détail

L'équipement de sécurité de la Jetta Trendline inclut six airbags (huit en option), cinq appuie-tête optimisés (appuie-tête actifs à l'avant permettant de réduire les risques de coup du lapin en cas d'accident), des fixations ISOFIX pour les sièges enfants, les feux diurnes, des catadioptres dans toutes les portes, la détection du bouclage de ceinture, les feux de détresse automatiques en cas de freinage d'urgence et l'ESP. En plus du contrôle de trajectoire, le système ESP intègre l'assistance de contre-braquage, le stabilisateur de remorque, le système antiblocage des roues ABS avec assistance de freinage d'urgence, la régulation d'antipatinage à la traction ASR, le blocage de différentiel électronique EDS et la régulation du couple d'inertie du moteur MSR.

La Jetta Trendline se distingue par des phares halogènes à double optique à éclairage diurne, des pneumatiques 205 (à faible résistance au roulement sur la version BlueMotion Technology) montés sur des jantes 16", des rétroviseurs extérieurs dégivrants et réglables électriquement avec clignotants intégrées, une grille de calandre noire et des vitres athermiques teintées en vert. La carrosserie de la Jetta est galvanisée pour résister parfaitement à la corrosion. Tous les éléments de carrosserie (pare-chocs, rétroviseurs extérieurs et poignées de porte) sont peints dans la couleur de la carrosserie.

À l'intérieur, une multitude d'équipements veille au confort et à l'esthétique : climatisation, boîte à gants réfrigérée (associée à la climatisation Climatronic), filtres à poussières et à pollen, fermeture



centralisée, affichage de la température extérieure avec avertisseur de gel, buses d'aération chromées, instruments de bord également cerclés de chrome (avec éclairage blanc), éclairage de nuit rouge sur les commutateurs, miroir de courtoisie dans les pare-soleil, applications décoratives interchangeables (série « chrome mat »), prise AUX-IN, écran multifonctions (ordinateur de bord), siège conducteur réglable sur 6 positions (y compris en hauteur) et siège passager avant réglable sur 4 positions (sellerie « Cardeol »), etc.

L'équipement de série comprend également l'affichage de la température extérieure, les lève-vitres électriques à l'avant et à l'arrière, l'ouverture automatique du coffre et la télécommande de verrouillage centralisé.

La Jetta Comfortline en détail

Le niveau de finition de milieu de gamme Comfortline se reconnaît aux baguettes chromées sur les lamelles de calandre et aux jantes en alliage léger 16" à cinq branches (modèle « Navarra »). À l'intérieur, la Jetta Comfortline se distingue par des aumônières au dos des sièges avant, des accoudoirs centraux (avec espace de rangement à l'avant), des sièges Confort réglables sur 8 positions (avant/arrière, haut/bas, dossier avant/arrière, soutien lombaire haut/bas), y compris pour le siège du passager avant, une sellerie de type « Sienna », des tapis de sol textiles, une prise 12 V dans le coffre, le système radio/CD RCD 210 avec fonction MP3 et quatre haut-parleurs, un pack chromes (notamment



les commutateurs d'éclairage et commandes de climatisation), le petit pack cuir (volant, pommeau de levier de vitesses et levier de frein à main) et des applications noires (« Black Pyramid »).

Le système d'aide au stationnement Parkpilot (à l'avant et à l'arrière), l'abaissement du rétroviseur extérieur côté passager en marche arrière et quatre lampes de lecture (deux à l'avant, deux à l'arrière) sont également fournis de série.

La Jetta Highline en détail

La version Highline regroupe les équipements les plus exclusifs de la Jetta. Elle comprend les équipements Comfortline, auxquels s'ajoutent les jantes en alliage léger 17" (modèle « Porto » à dix branches), la prise d'air inférieure cerclée de chrome, les joncs chromés sous les vitres latérales, les lave-phares et antibrouillards avec éclairage directionnel statique. Les buses de liquide lave-glace dégivrantes garantissent une parfaite visibilité durant l'hiver.

À l'intérieur, l'ambiance haut de gamme de la Jetta est soulignée grâce aux sièges Sport chauffants (à l'avant) à sellerie « Gloss », aux applications particulièrement nobles (motif « Iridium ») et à la climatisation automatique (Climatronic).

Trois couleurs à l'intérieur

Les selleries peuvent être commandées dans les couleurs « Noir Titane » et « Latte Macchiato » sur les deux niveaux de finition Trendline et



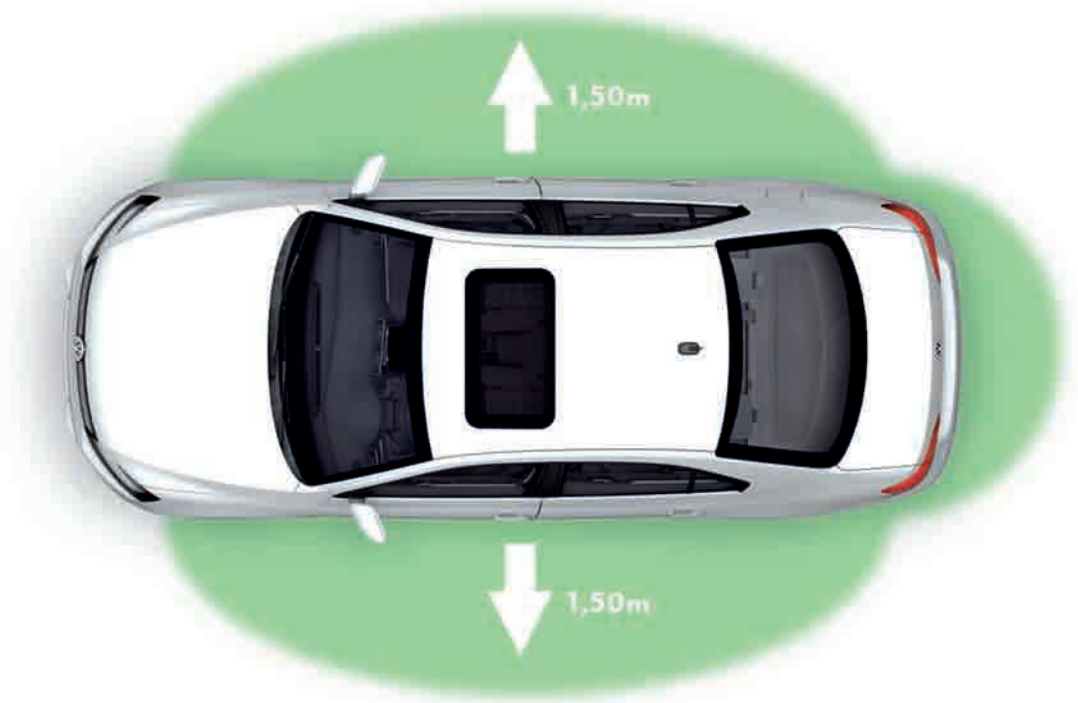
Comfortline. Le modèle Highline est disponible avec une combinaison cuir/tissu dans les coloris « Noir Titane » ou « Corn Silk ». L'équipement cuir « Vienna » est également proposé en option dans les teintes « Noir Titane » et « Corn Silk » pour la Jetta Comfortline et la Jetta Highline.

Des équipements optionnels pour personnaliser la Jetta

Il existe de nombreuses possibilités de personnaliser la Jetta en fonction de l'usage, du budget et des affinités : jantes en alliage léger de tous types (en 16 et 17" sur le pack Sport) et vitres fumées à l'arrière, mais également toit ouvrant/coulissant en verre, électrique, avec velum ou prise multimédia (MEDIA-IN) avec interface iPod/USB. Parmi les principaux équipements techniques figurent dans cette catégorie le système de démarrage/verrouillage automatique Keyless Access, le réglage automatique des feux de route Light Assist et divers systèmes de radionavigation, ainsi que le système audio Volkswagen Sound 300 W avec huit haut-parleurs haute performance et un puissant caisson de basses. Les fonctions Keyless Access et Light Assist, ainsi que les systèmes de radionavigation sont présentés en détail ci-après :

Keyless Access

La dénomination Keyless Access recouvre un système de démarrage/verrouillage sans serrure de portière, ni serrure de contact. Dès qu'il y a contact avec l'une des poignées de porte avant, le système identifie l'autorisation d'accès dès lors que l'émetteur est présent dans la poche de pantalon, la poche de veste ou un sac, puis il déverrouille



la Jetta (y compris le verrouillage de la colonne de direction, dans ce cas électrique), neutralise le système antidémarrage ainsi que l'alarme antivol, puis autorise le démarrage du véhicule depuis la touche Start-Stop. Pour verrouiller la Jetta de l'extérieur, il suffit de toucher l'une des poignées de porte sur une zone spécifique signalée. Naturellement, il reste possible de (dé)verrouiller le véhicule de l'intérieur ou bien grâce à la télécommande.

Fonctionnement : le fait de toucher la poignée de porte « réveille » quasiment la Jetta. Un champ inductif est émis via les antennes extérieures (une dans chaque poignée de porte avant notamment), grâce auquel le système électronique recherche un transmetteur ID (autrement dit un émetteur correspondant) dans un rayon de 1,50 m. En cas de succès, l'antenne transmet le code envoyé par l'émetteur au boîtier de commande ad hoc à bord de la Jetta. Tout cela se passe en une fraction de seconde. Si le code est correct, les portes sont déverrouillées. Des antennes supplémentaires se trouvent à bord du véhicule pour localiser l'émetteur, c'est-à-dire la clé. Là encore, d'autres antennes vérifient si le transmetteur ID se trouve dans le véhicule. La Jetta ne pourra pas être démarrée si le transmetteur ID est, ne serait-ce que quelques centimètres en dehors du véhicule, notamment en vue de protéger les enfants.

Light Assist

La Jetta bénéficie pour la première fois du système de gestion automatique des feux de route Light Assist. Cet assistant utilise la



caméra pour analyser les configurations de circulation les plus diverses sur la base des sources d'éclairage et alterner automatiquement entre feux de croisement et feux de route (à partir de 60 km/h). Résultat : un gain notable en termes de confort et de sécurité.

Systemes de radio/CD et radionavigation

Le système radio RCD 210 est prévu de série à sur les niveaux de finition supérieurs. Le RCD 310, disponible en option, apporte un gain de puissance et de fonctionnalités, incluant un double tuner et huit haut-parleurs. Le RCD 510 avec chargeur de CD intégré, interface pour cartes SD et écran tactile constitue le haut de gamme des systèmes radio. Les modèles RCD 310 et RCD 510 peuvent recevoir un module DAB pour recevoir la radio numérique. De façon générale, toutes les versions de la Jetta sont proposées avec un kit mains libres pour téléphone en option (trois systèmes). Volkswagen présente également un système radio spécialement configuré pour la Jetta sous son propre label «Volkswagen Sound». Par ailleurs, de plus en plus de clients optent pour un système de navigation monté d'origine. Les modules suivants seront proposés pour la Jetta :

RNS 310 : avec son écran tactile 5" (400 x 240 pixels), doublé d'un lecteur de CD, d'un lecteur de cartes SD et d'un double tuner, le nouveau système RNS 310 affiche un positionnement tarifaire attractif. L'interface de la carte SD peut être utilisée pour sauvegarder des données de navigation (par copie depuis le CD de navigation) ou pour écouter des fichiers MP3.

RNS 510 : le système de radionavigation RNS 510 est riche en fonctionnalités : écran tactile 6,5", lecteur de DVD et commande vocale, mais aussi lecteur de cartes SD et disque dur 30 Go ultrarapide.



Downsizing, système Start-Stop + récupération = sobriété

1.6 TDI 105 ch BlueMotion Technology : seulement 4,2 l/100 km !

1.2 TSI 105 ch BlueMotion Technology : seulement 5,3 l/100 km !

Wolfsburg/Nice, janvier 2011. La Jetta arrivera sur le marché avec deux niveaux de puissance : 105 ch/77 kW (pour le moteur diesel TDI et le moteur essence TSI) et 140 ch/103 kW (TDI). Chaque moteur est bien sûr conforme à la norme antipollution européenne Euro 5. Les versions TDI et TSI de 105 ch sont également disponibles avec le pack BlueMotion Technology, incluant dans ce cas un système Start-Stop et la récupération de l'énergie cinétique. Le « petit » TDI illustre bien le potentiel d'économie d'énergie des modèles BlueMotion Technology. Équipée de ce moteur, la berline de 4,6 m de long ne consomme que 4,2 l/100 km. Un résultat exceptionnel, et pas seulement sur ce segment. Le TDI de 140 ch se montre également très sobre puisqu'il ne consomme en moyenne que 4,8 l/100 km ! Les deux TDI disposent d'une injection Common Rail (silencieux et sobres) et sont dotés d'un filtre à particules. Le TSI 105 ch doté de la technologie BlueMotion revendique une consommation de 5,3 l/100 km, un chiffre sensationnel pour un moteur essence sur ce segment.

La gamme de motorisations de la Jetta s'enrichira de trois nouveaux modèles dans le courant de l'année, trois TSI étalonnés à 122 ch (90 kW), 160 ch (118 kW) et 200 ch (147 kW). À l'exception du moteur 1.2 TSI, tous les moteurs de la Jetta pourront être associés en option à une boîte DSG 6 rapports (TDI 77 kW, TDI 103 kW et TSI 147 kW) ou 7 rapports (TSI 90 kW et TSI 118 kW).



Quatre moteurs essence à injection directe de 105 ch à 200 ch

Techniquement, l'injection directe, la suralimentation et la réduction de la cylindrée comptent parmi les mesures les plus efficaces pour abaisser la consommation de manière significative tout en améliorant le comportement dynamique du véhicule. Volkswagen s'est donc efforcé de suivre ce chemin avec ses moteurs TSI. La diminution de la cylindrée et, ce faisant, des pertes dues au frottement et aux alternances de charge permet d'abaisser la consommation et d'obtenir un meilleur taux de rendement. La suralimentation des moteurs Jetta est réalisée, selon la classe de puissance, par la combinaison d'un turbocompresseur et d'un compresseur ou bien exclusivement à l'aide d'un turbo.

1.2 TSI de 105 ch (77 kW) : le quatre-cylindres 1,2 l suralimenté par turbo est le tout dernier TSI à faire son arrivée dans la gamme. Comme tous les moteurs de ce type, il s'inscrit dans la philosophie du downsizing avec une cylindrée de 1 197 cm³. Résultat : une puissance maximum pour une consommation minimum. Cette version sera disponible en option avec le pack BlueMotion Technology. La Jetta 1.2 TSI 105 ch (77 kW) atteint les 100 km/h départ arrêté en 10,9 s pour une vitesse de pointe de 190 km/h. Des performances au regard desquelles la consommation et les émissions étonnent : 5,7 l/100 km (134 g/km CO₂) en version standard et 5,3 l/100 km (123 g/km CO₂) en version BlueMotion Technology. Le moteur 1.2 TSI atteint sa puissance maximum à 5 000 tr/min et le couple maximum de 175 Nm est disponible entre 1 500 et 4 100 tr/min. Le 1.2 TSI est associé de série à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports.

1.4 TSI de 122 ch (90 kW) : en milieu de gamme, la berline est propulsée par un TSI 1,4 l de 122 ch (90 kW) à 5 000 tr/min, particulièrement efficace. Avec une consommation moyenne de 6,2 l/100 km (boîte manuelle), le turbomoteur fait de la Jetta l'une des voitures les plus économes de son segment (144 g/km CO₂) et lui autorise une vitesse maximale de 202 km/h. La berline effectue le 0 à 100 km/h en 9,9 s. Le quatre-cylindres délivre un couple maximum de 200 Nm entre 1 500 et 4 000 tr/min. Cette version sera proposée en option avec une boîte DSG 7 rapports.

1.4 TSI de 160 ch (118 kW) : ce Twincharger (moteur à double suralimentation, par compresseur et par turbo) de 160 ch (118 kW) à 5 800 tr/min est lui aussi particulièrement économe (consommation moyenne avec boîte manuelle : 6,3 l/100 km), pollue peu (147 g/km CO₂) et se distingue par un couple élevé (240 Nm maximum entre 1 500 et 4 500 tr/min). Couplé à une boîte manuelle, il permet à la Jetta d'atteindre les 100 km/h départ arrêté en 8,3 s seulement et d'afficher une vitesse maximale de 221 km/h. Ce moteur TSI peut être commandé en option avec la boîte DSG 7 rapports.

Le fonctionnement complémentaire du compresseur et du turbocompresseur est particulièrement instructif. Le compresseur, entraîné mécaniquement par courroie, augmente le couple moteur du TSI à bas régime. Il s'agit d'un surpresseur de type Roots. L'une de ses particularités réside dans un étage de démultiplication interne qui permet au compresseur de fournir une pression élevée à bas régimes.

À régime plus élevé, le turbocompresseur (à soupape de dérivation) prend le relais. On notera que le compresseur et le turbo sont montés en série. Le compresseur est actionné par un embrayage magnétique intégré dans un module logé dans la pompe à eau. Un clapet de régulation veille à ce que l'air frais nécessaire pour le point de fonctionnement parvienne au turbo ou au compresseur. En mode turbo exclusif, le clapet de régulation est ouvert. L'air pénètre alors dans le collecteur d'admission en empruntant le même chemin que dans les moteurs turbo traditionnels, c'est-à-dire à travers le refroidisseur d'air de suralimentation et le papillon des gaz. À partir de 3 500 tr/min, le compresseur passe le relais au turbocompresseur.

2.0 TSI de 200 ch (147 kW) : dans sa version la plus puissante, la Jetta est elle aussi propulsée par un TSI développant 200 ch (147 kW) à 6 000 tr/min. C'est le même moteur 2,0 l turbocompressé qui officie dans la légendaire Golf GTI (avec une puissance augmentée de 10 ch par rapport à la version implantée sur la Jetta). Ce TSI quatre cylindres gratifie la Jetta de performances spectaculaires pour des consommations modestes. Fort d'un couple de 280 Nm disponible à partir de 1 800 tr/min, le moteur seize soupapes à injection directe se contente en effet de 6,9 l de carburant aux 100 km (160 g/km CO₂). Il autorise une vitesse maximale de 236 km/h et un 0 à 100 km/h en seulement 7,5 s. La boîte DSG 6 rapports proposée en option pour cette Jetta a été conçue pour répondre au couple élevé du moteur.



Deux moteurs diesels à injection directe de 105 ch et 140 ch

1.6 TDI de 105 ch (77 kW) : l'entrée dans la gamme TDI de la Jetta est marquée par le quatre-cylindres 1,6 l de 105 ch (77 kW) à 4 400 tr/min, avec un couple maximum de 250 Nm (de 1 500 à 2 500 tr/min). Sa consommation moyenne (4,5 l) correspond à un gain de 0,7 l/100 km par rapport à la version précédente avec technologie injecteur-pompe. Ce TDI peut être commandé en option avec une boîte DSG 7 rapports (4,7 l/100 km) ou en version BlueMotion Technology (boîte 5 vitesses, boîte DSG 7 rapports en option). L'apport de la BlueMotion Technology permet d'abaisser la consommation à 4,2 l/100 km (109 g/km CO₂) avec une boîte manuelle et à 4,3 l/100 km (113 g/km CO₂) avec une boîte DSG. La Jetta passe de 0 à 100 km/h en 11,7 s seulement et atteint une vitesse maximale de 190 km/h.

Techniquement parlant, le quatre-cylindres seize soupapes de 1 598 cm³ établit le standard le plus élevé du marché sur ce segment. Grâce au système à rampe commune, le diesel est injecté directement dans la chambre de combustion sous une pression de 1 600 bars. Des actuateurs piézoélectriques spéciaux autorisent des injections multiples avec un parfait dosage du carburant.

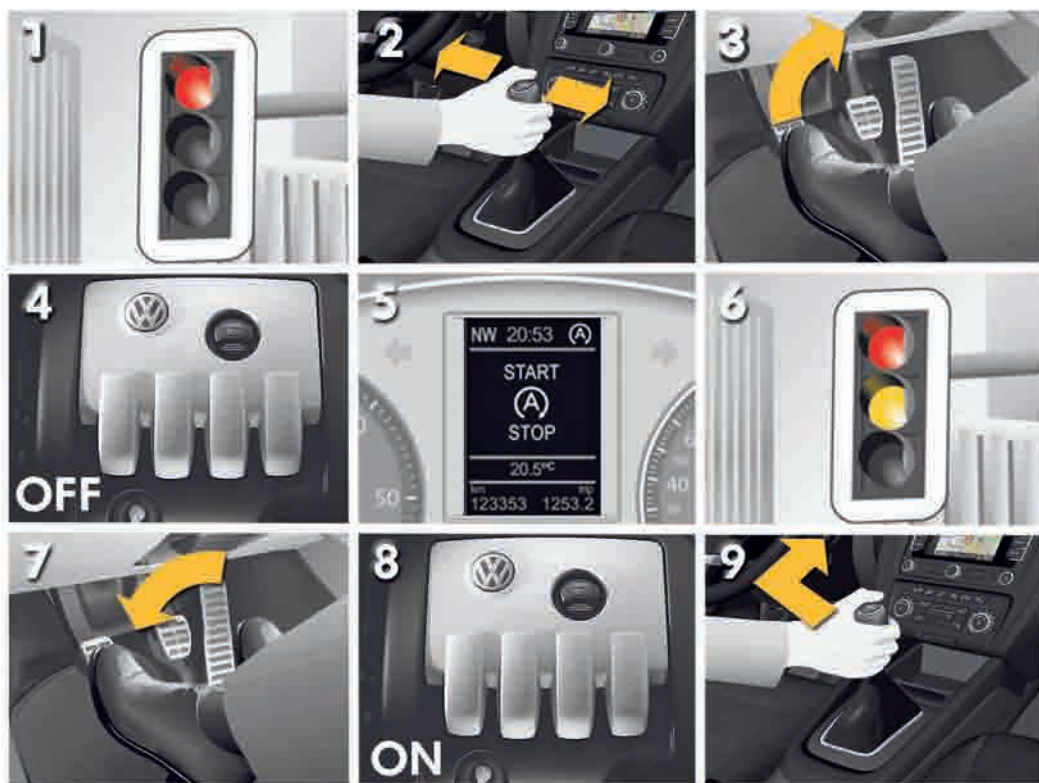
2.0 TDI de 140 ch (103 kW) : le TDI Common Rail le plus puissant de la gamme Jetta est un moteur à quatre cylindres de 1968 cm³ développant 140 ch (103 kW) à 4 200 tr/min. D'une discrétion étonnante, ce TDI offre un couple maximum de 320 Nm dès les 1 750 tr/min et jusqu'à 2 500 tr/min. Il est ainsi en mesure de propulser la Jetta (dans sa version

à boîte mécanique) à 100 km/h départ arrêté en seulement 9,5 s pour une vitesse de pointe de 210 km/h. Là encore, la consommation moyenne s'affiche à un niveau extrêmement bas avec une valeur de 4,8 l/100 km (126 g/km). Comme le 1.6 TDI, le 2.0 TDI peut être commandé avec une boîte DSG. La consommation moyenne de 5,3 l/100 km et les émissions de CO₂ (138 g/km), extrêmement faibles, étaient impensables il y a encore peu de temps sur un modèle à boîte automatique de cette puissance.

Sur le 2.0 TDI, la pression d'injection atteignant 1 800 bars et les injecteurs spéciaux à huit trous garantissent une pulvérisation particulièrement fine du carburant. Les injections sont pilotées par des injecteurs piézo en ligne. Des cristaux piézoélectriques peuvent ainsi déclencher l'injection en une fraction de seconde à l'aide d'un élément hydraulique. Comparée aux électrovalves conventionnelles, la piézotechnologie permet d'assouplir les processus d'injection en dosant les quantités de carburant avec davantage de parcimonie et d'exactitude et en multipliant les injections (jusqu'à sept par cycle). Le moteur est donc moins bruyant, sa réactivité est quasi immédiate et la consommation s'en ressent à la baisse, tout comme les émissions.

BlueMotion Technology en détail

Système Start-Stop : à l'approche d'un feu rouge, le conducteur freine jusqu'à immobiliser sa Jetta, passe au point mort et retire son pied de la pédale d'embrayage (avec une boîte DSG, il lui suffit d'appuyer sur la pédale de frein). Le moteur est alors coupé instantanément.



La mention « Start (A) Stop » apparaît ensuite sur l'affichage multifonctions. Dès que le feu repasse au vert, le conducteur appuie sur la pédale d'embrayage (ou relâche la pédale de frein s'il a une boîte DSG) et le moteur redémarre. La mention « Start (A) Stop » disparaît, il suffit alors de passer la première et de repartir. En résumé, sans rien avoir à faire de plus par rapport à une voiture traditionnelle, le conducteur économise jusqu'à 0,2 l/100 km en trafic urbain grâce au système Start-Stop.

Comparés aux véhicules dépourvus du système Start-Stop, les modèles BlueMotion Technology disposent en plus d'un module de gestion de batterie (afin d'enregistrer l'état de charge), d'un démarreur plus puissant, d'un convertisseur DC/DC (garantissant la stabilité en tension du réseau de bord) et d'une batterie à mat de fibre de verre, particulièrement résistante aux cycles alternés.

Récupération d'énergie cinétique : le principe de récupération vise à faire le meilleur usage de l'énergie dégagée en cours de roulage. Durant les phases de freinage et de décélération de la Jetta - autrement dit à chaque fois que le conducteur relâche le pied de la pédale d'accélération ou appuie sur la pédale de frein -, la tension de l'alternateur est relevée et utilisée pour recharger intensivement la batterie du véhicule. Grâce à ce contrôle de l'alternateur, dépendant du rendement moteur, et à la batterie dont le chargement est toujours optimisé, la tension de l'alternateur peut être réduite, notamment en phase d'accélération ou de maintien de l'allure choisie. Il est même

possible de couper totalement l'alternateur afin de délester le moteur et d'abaisser la consommation. De plus, la batterie est en mesure d'alimenter suffisamment le réseau de bord pendant les phases d'arrêt du moteur (par exemple à un feu). La récupération de l'énergie au freinage requiert l'utilisation d'un logiciel spécifique pour la gestion de l'énergie ainsi qu'une modification logicielle du boîtier de gestion moteur.

Boîtes cinq, six et sept vitesses

Selon les motorisations, la nouvelle Jetta peut être commandée avec une boîte à double embrayage DSG à 6 ou 7 rapports, en plus des boîtes manuelles à 5 ou 6 vitesses. Les deux versions DSG se caractérisent par un très haut niveau de rendement et une dynamique de passage de rapports inégalée à ce niveau. Outre le nombre de vitesses, les DSG se différencient notamment par le type d'embrayage. Alors que la version 7 rapports recourt à deux embrayages à sec, le double embrayage de la boîte DSG 6 rapports tourne dans un bain d'huile.

Dans un cas comme dans l'autre, les boîtes à double embrayage ont un potentiel de réduction de la consommation et des émissions beaucoup plus grand que n'importe quelle boîte automatique classique : jusqu'à 12 % par rapport à une boîte manuelle (en fonction des moteurs), voire jusqu'à 20 % par rapport à une boîte automatique avec embrayage de prise directe à convertisseur de couple. Chacune des deux versions convient plus particulièrement à un usage spécifique : alors que la



DSG 6 vitesses tire pleinement avantage des moteurs à couple puissant (jusqu'à 350 Nm), la version 7 vitesses fait merveille en association avec des plus petits moteurs (jusqu'à 250 Nm).

Châssis : McPherson à l'avant, suspension multibras à l'arrière

De par son comportement routier, la nouvelle Jetta fait partie des automobiles les plus sûres au monde. Toutes les versions de la Jetta nouvelle génération sont équipées de série du contrôle dynamique de trajectoire ESP. Le châssis a été conçu pour répondre aux impératifs de sécurité, autant que de confort ou de dynamisme. À l'avant, on retrouve un essieu à jambe de suspension avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. À l'arrière, la Jetta est dotée d'un essieu à suspension multibras dynamique et confortable, à roues indépendantes, avec amortisseurs à gaz et ressorts séparés. Les barres stabilisatrices sur l'essieu avant et l'essieu arrière optimisent la maniabilité. La direction assistée électromécanique, agréable et d'une grande précision, influe positivement sur le confort, le dynamisme et la sécurité active de la Jetta.



Caractéristiques techniques

Huit combinaisons moteur/boîte de vitesses à l'arrivée sur le marché

	1.2 TSI 105 ch (77 kW)	1.2 TSI 105 ch (77 kW) BlueMotion Technology
Transmission		
Type/soupapes par cylindre	Moteur essence 4 cylindres/2	Moteur essence 4 cylindres/2
Injection/suralimentation	Directe/turbocompresseur	Directe/turbocompresseur
Cylindrée	1 197 cm ³	1 197 cm ³
Puissance maxi	105 ch (77 kW) à 5 000 tr/min	105 ch (77 kW) à 5 000 tr/min
Couple moteur maxi.	175 Nm à 1 500–4 000 tr/min.	175 Nm à 1 500–4 000 tr/min.
Catégorie d'émissions	Euro 5	Euro 5
Boîte mécanique	Boîte 6 vitesses	Boîte 6 vitesses
Boîte automatique DSG	--	--
Poids		
Poids à vide*	1 302 kg	1 305 kg
Poids total autorisé	1 800 kg	1 800 kg
Charge utile**	573 kg	570 kg
Charge autorisée sur l'essieu avant/ arrière	920 kg/930	920 kg/930
Charges tractées max.***, freinées, par % de pente	1 200 kg à 12 % 1 500 kg à 8 %	1 200 kg à 12 % 1 500 kg à 8 %
Charge autorisée sur crochet d'attelage/charge autorisée sur pavillon	75 kg / 75	75 kg / 75
Performances		
Vitesse maximale	190 km/h	190 km/h
0–100 km/h	10,9 s	10,9 s
80–120 km/h****	14,0 s	14,0 s
Consommation		
Carburant	Supercarburant RON 95	Supercarburant RON 95
Boîte mécanique : cycle ur-bain/ cycle extra-urbain/cycle mixte	7,1/4,9/5,7 l/100 km	6,6/4,6/5,3 l/100 km
Boîte automatique DSG : cycle urbain/ cycle extra-urbain/cycle mixte	--	--
Émissions de CO₂		
Boîte mécanique	134 g/km	123 g/km
Boîte automatique DSG	--	--
Disponibilité dans la gamme		
Peut être associé aux niveaux de finition	Trendline, Comfortline	Trendline, Comfortline

	1.6 TDI 105 ch (77 kW)	1.6 TDI 105 ch (77 kW) BlueMotion Technology
Transmission		
Type/soupapes par cylindre	Moteur diesel 4 cylindres/4	Moteur diesel 4 cylindres/4
Injection/suralimentation	Common Rail/turbocompresseur	Common Rail/turbocompresseur
Cylindrée	1 598 cm ³	1 598 cm ³
Puissance maxi	105 ch (77 kW) à 4 400 tr/min	105 ch (77 kW) à 4 400 tr/min
Couple moteur maxi.	250 Nm à 1 500–2 500 tr/min.	250 Nm à 1 500–2 500 tr/min.
Catégorie d'émissions	Euro 5	Euro 5
Boîte mécanique	Boîte 5 vitesses	Boîte 5 vitesses
Boîte automatique DSG	Boîte DSG 7 vitesses	Boîte DSG 7 vitesses
Poids		
Poids à vide*	1 392 kg (DSG : 1 412)	1 395 kg (DSG : 1 415)
Poids total autorisé	1 910 kg (DSG : 1 930)	1 900 kg (DSG : 1 920)
Charge utile**	593 kg	580 kg
Charge autorisée sur l'essieu avant/ arrière	1 010 kg/950 (DSG : 1 030/950)	1 000 kg/959 (DSG : 1 020/950)
Charges tractées max.***, freinées, par % de pente	1 400 kg à 12 % 1 700 kg à 8 %	1 400 kg à 12 % 1 700 kg à 8 %
Charge autorisée sur crochet d'attelage/charge autorisée sur pavillon	75 kg/75	75 kg/75
Performances		
Vitesse maximale	190 km/h	190 km/h
0–100 km/h	11,7 s	11,7 s
80–120 km/h****	15,0 s	15,0 s
Consommation		
Carburant	Diesel, indice de cétane 51	Diesel, indice de cétane 51
Boîte mécanique : cycle ur-bain/ cycle extra-urbain/cycle mixte	5,7/3,9/4,5 l/100 km	5,2/3,6/4,2 l/100 km
Boîte automatique DSG : cycle urbain/ cycle extra-urbain/cycle mixte	5,6/4,2/4,7 l/100 km	4,9/4,0/4,3 l/100 km
Émissions de CO₂		
Boîte mécanique	119 g/km	109 g/km
Boîte automatique DSG	123 g/km	113 g/km
Disponibilité dans la gamme		
Peut être associé aux niveaux de finition	Trendline, Comfortline, Highline	Trendline, Comfortline, Highline

2.0 TDI 140 ch (103 kW)	
Transmission	
Type/soupapes par cylindre	Moteur diesel 4 cylindres/4
Injection/suralimentation	Common Rail/turbocompresseur
Cylindrée	1 968 cm ³
Puissance maxi	140 ch (103 kW) à 4 200 tr/min
Couple moteur maxi.	320 Nm à 1 750–2 500 tr/min.
Catégorie d'émissions	Euro 5
Boîte mécanique	Boîte 6 vitesses
Boîte automatique DSG	Boîte DSG 6 rapports
Poids	
Poids à vide*	1 411 kg (DSG : 1 441)
Poids total autorisé	1 940 kg (DSG : 1 970)
Charge utile**	604 kg
Charge autorisée sur l'essieu avant/ arrière	1 030 kg/960 (DSG : 1 060/970)
Charges tractées max.***, freinées, par % de pente	1 500 kg à 12% 1 700 kg à 8%
Charge autorisée sur crochet d'attelage/charge autorisée sur pavillon	75 kg/75
Performances	
Vitesse maximale	219 km/h (DSG : 208)
0–100 km/h	9,5 s
80–120 km/h****	10,0 s
Consommation	
Carburant	Diesel, indice de cétane 51
Boîte mécanique : cycle ur-bain/ cycle extra-urbain/cycle mixte	6,1/4,1/4,8 l/100 km
Boîte automatique DSG : cycle urbain/ cycle extra-urbain/cycle mixte	6,7/4,5/5,3 l/100 km
Émissions de CO₂	
Boîte mécanique	126 g/km
Boîte automatique DSG	138 g/km
Disponibilité dans la gamme	
Peut être associé aux niveaux de finition	Comfortline, Highline

* = Avec conducteur (68 kg), bagages (7 kg) et réservoir rempli à 90%

** = La charge utile comprend 68 kg pour le conducteur et 7 kg pour les bagages

*** = Au-delà de 1 000 m au-dessus du niveau de la mer, il convient de retirer 10% du poids de l'ensemble voiture + attelage pour chaque tranche de 1 000 m.

**** = Mesurée avec le rapport engagé lorsque la Vmax est atteinte (boîte mécanique uniquement)

