



Volkswagen

## Présentation internationale sur route de la nouvelle Polo BlueGT

Amsterdam, juillet 2012

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur la nouvelle Polo BlueGT à l'adresse suivante : [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com).

Identifiant utilisateur : bluegt ; code : 07-2012.

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

\* = Toutes les consommations et émissions indiquées dans le présent communiqué de presse sont des valeurs prévisionnelles (dernière mise à jour en juin 2012).













Polo BlueGT / Amsterdam / 2012 /









## ■ En bref

Polo BlueGT – Résumé	01
----------------------	----

## ■ Principaux aspects

Polo BlueGT	17
Technologie moteur	19
Système de gestion active des cylindres ACT	21
Équipements de série	31
Principales données	35
Caractéristiques techniques	43









Polo BlueGT / Amsterdam / 2012 /





Une nouvelle dimension pour les moteurs à essence :

**la Polo BlueGT 140 ch ne consomme que 4,6\* l/100 km**

La Polo BlueGT est la première Volkswagen avec désactivation des cylindres

Le système ACT peut réduire la consommation de 1,0 l/100 km

- **Wolfsburg/Amsterdam, juillet 2012.** Voilà plus de trente ans que la Polo Volkswagen évolue en première ligue du championnat des citadines polyvalentes. Arrivée sur les routes en 1975, la toute première Polo s'est propulsée d'emblée en tête du classement des meilleures ventes. À ce jour, 13 millions d'exemplaires de la Volkswagen sont sortis des chaînes de production. Parmi les versions les plus marquantes de cette série figurent la Polo BlueMotion, entièrement tournée vers la durabilité, ou encore les sportives talentueuses que sont les Polo G40 et Polo GTI. Aujourd'hui, Volkswagen propose une nouvelle version taillée pour faire référence : la Polo BlueGT. Réussissant le tour de force de concilier « dynamisme » et « sobriété », elle atteint un niveau d'efficacité jamais vu dans la catégorie des voitures à moteur essence. Au cœur de l'arsenal technologique de la Polo BlueGT, le moteur TSI est doté d'un système de gestion active des cylindres ACT, désactivant automatiquement une partie des cylindres. Volkswagen est le premier constructeur à mettre en œuvre cette technologie sur un moteur quatre cylindres.
- **Sportive et économe.** À l'aise dans les hauts régimes, le TSI 1,4 l de la Polo BlueGT développe 140 ch (103 kW) tout en consommant



seulement 4,6\* l/100 km (107\* g/km CO<sub>2</sub>). Si la Polo BlueGT est commandée avec la boîte DSG 7 vitesses (en option), la consommation descend même à 4,5\* l/100 km (105\* g/km CO<sub>2</sub>). La nouvelle Volkswagen atteint une vitesse maximale de 210 km/h et passe de 0 à 100 km/h en seulement 7,9 s. Le comportement dynamique profite également du couple élevé. Il est intéressant, de ce point de vue, de s'attarder sur la courbe du couple moteur, presque en forme de plateau : le couple maximum de 250 Nm est disponible à bas régime, dès 1 500 tr/min, et reste au même niveau jusqu'à 3 500 tr/min.

- **Pack high-tech.** Ce mariage inhabituel entre efficacité et dynamisme est rendu possible par l'agrégation de plusieurs technologies : ACT, downsizing (réduction de la cylindrée, plus injection directe et suralimentation) et technologies BlueMotion (système Start-Stop, récupération d'énergie, optimisation aérodynamique). La Polo BlueGT se positionne ainsi à mi-chemin entre la Polo 1.2 TSI 105 ch (77 kW) et la Polo GTI 180 ch (132 kW).
- **Système de gestion active des cylindres (ACT).** En mettant les deuxième et troisième cylindres temporairement à l'arrêt à faible et à moyenne charge, le système de gestion active des cylindres permet d'abaisser la consommation d'environ 0,4 l/100 km en cycle européen. À une vitesse constante de 50 km/h en troisième ou quatrième vitesse, le gain de carburant peut même atteindre un litre aux 100 km.



- **Équipements de la Polo BlueGT.** La nouvelle déclinaison de la Polo présente plusieurs caractéristiques visuelles distinctives, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. À l'extérieur, on la reconnaît notamment à ses nouvelles jantes aluminium 17", à son spoiler de toit et à ses pare-chocs modifiés (avec diffuseur à l'arrière), ainsi qu'aux bas de caisse et à la suspension abaissée de 15 mm. À l'intérieur, la BlueGT se distingue par des détails tels que l'affichage multifonctions enrichi (mention ACT et pression de gonflage des pneumatiques), un régulateur de vitesse et des sièges Sport à l'avant. Bien entendu, l'ESP, les airbags frontaux et tête/thorax, ainsi que la direction assistée électrohydraulique font partie des équipements de série à bord de la nouvelle Polo BlueGT. Elle arrivera sur le marché au quatrième trimestre 2012 et sera vendue à partir de 19 650 euros TTC en Allemagne.



























### **La Polo BlueGT est la première Volkswagen avec coupure des cylindres**

La Polo 140 ch avec boîte DSG ne consomme que 4,5\* l/100 km

La Polo BlueGT conjugue efficacité ultime et dynamisme fascinant

Wolfsburg/Amsterdam, juillet 2012. Avec 140 ch (103 kW) et une consommation de 4,5\* l/100 km (version DSG), la nouvelle Polo BlueGT réussit à placer sur le même plan les aspects « dynamique » et « économique ». L'innovation technologique la plus marquante de la compacte sportive est sans conteste le moteur TSI doté du système de gestion active des cylindres ACT. À elle seule, la désactivation des cylindres, réalisée pour la première fois sur un moteur quatre cylindres, permet de réduire la consommation de 0,4 l/100 km. D'autre part, les éléments issus de la Polo GTI et de la Polo BlueMotion soulignent à quel point de nombreux équipements de l'univers sportif et du monde de l'efficacité fusionnent au sein d'une voiture de type nouveau.

**Un TSI efficace et léger.** Avec une cylindrée de 1 395 cm<sup>3</sup> et un poids de 114 kg, le moteur de la Polo BlueGT développe 140 ch entre 4 500 et 6 000 tr/min. Avec la boîte mécanique 6 vitesses de série, la Volkswagen ne consomme en moyenne que 4,6\* l de super sans plomb RON 95 aux 100 km, ce qui correspond à 107\* g/km de CO<sub>2</sub>. Si la Polo BlueGT est commandée avec la boîte DSG 7 vitesses (en option), la consommation descend même à 4,5\* l/100 km (105\* g/km CO<sub>2</sub>).

**La puissance d'une grande.** Son comportement exemplaire en matière d'émissions et de consommation n'empêche pas la Polo BlueGT compacte d'être extrêmement agile. Pour preuve, la nouvelle Volkswagen



atteint une vitesse maximale de 210 km/h et passe de 0 à 100 km/h en seulement 7,9 s. Le comportement dynamique profite également du couple élevé du moteur TSI. Il est intéressant, de ce point de vue, de s'attarder sur la courbe du couple moteur, presque en forme de plateau dans la partie supérieure : le couple maximum de 250 Nm est disponible à bas régime, dès 1 500 tr/min, et reste à ce niveau jusqu'à 3 500 tr/min. Ce mariage inhabituel entre efficacité et dynamisme est rendu possible par l'agrégation de plusieurs technologies : ACT, downsizing (réduction de la cylindrée, plus injection directe et suralimentation) et BlueMotion Technology (système Start-Stop, et récupération d'énergie).

#### **Technologie moteur : le moteur 1.4 TSI avec ACT en détail**

**Une nouvelle famille de moteurs.** Le 1.4 TSI de la Polo BlueGT se positionne au sommet de la toute nouvelle gamme de moteurs essence EA211, comprenant des blocs de 1,0, 1,2 et 1,4 l. Les moteurs trois cylindres de 1,0 l sont les moteurs MPI non suralimentés de 60 ch (44 kW) et 75 ch (55 kW) qui animent la nouvelle up!. Conçus comme blocs à injection directe suralimentés (TSI), les quatre-cylindres 1,2 et 1,4 l développent respectivement 85 ch (63 kW) ou 105 ch (77 kW) pour les cylindrées 1,2 l et 122 ch (90 kW) ou 140 ch (103 kW) pour les 1,4 l. Tous les moteurs se distinguent par un écartement identique entre cylindres, à savoir 82 mm. Ils ont été conçus de façon à pouvoir être montés dans la même position sur la future plateforme modulaire transversale MQB.

**Le bloc aluminium réduit le poids.** Grâce à un bloc moteur ultra-rigide en fonte d'aluminium coulée sous pression, les nouveaux moteurs à essence sont exceptionnellement légers (114 kg au maximum).



EA211

Dans le cas du 1.4 TSI de la nouvelle Polo BlueGT, le moteur s'est allégé de 22 kg par rapport à son prédécesseur. L'obsession de la légèreté, telle que la pratique Volkswagen, s'attache aux moindres détails. Ainsi, les concepteurs du moteur 1.4 TSI ont réduit le diamètre du palier principal du vilebrequin de 54 à 48 mm, ce qui a permis d'alléger le vilebrequin lui-même de 20 pour cent et les bielles de 25 pour cent ! Quant aux coussinets de bielle, ils sont creux et les pistons en aluminium (désormais à fond plat) sont eux aussi allégés.

**Le collecteur d'échappement dans la culasse.** L'ensemble de la gestion thermique a bénéficié d'une attention toute particulière. Un exemple : afin d'utiliser au mieux l'énergie des gaz d'échappement durant la phase de mise en action et d'obtenir un meilleur refroidissement à charge élevée, le collecteur d'échappement des nouveaux moteurs EA211 a été intégré dans la culasse et doté de sa propre chemise d'eau de refroidissement.

**Petit turbo, grands effets.** La conception intelligente du collecteur d'échappement a également permis à Volkswagen de choisir des compresseurs « Single Scroll » particulièrement fins, permettant là encore une diminution du poids. Sur la série EA211, le refroidisseur d'air de suralimentation est intégré au collecteur d'admission en plastique injecté. Il en résulte une montée en pression beaucoup plus rapide qui se solde, sur les moteurs downsizés, par des reprises extrêmement spontanées.



**La courroie de transmission dans la commande de soupape.** La nouvelle génération de moteurs profite des efforts continus de réduction des frottements internes engagés par Volkswagen. À commencer par les arbres à cames en tête (ACT), dont l'entraînement n'est pas assuré par une chaîne, mais par une commande à courroie mono-étagée à faible frottement, avec une courroie crantée de 20 mm de large et des pignons profilés pour réduire les contraintes. Grâce à des spécifications de matériau très exigeantes, la courroie crantée atteint une durée de vie équivalente à celle de la voiture ! De même, la commande des soupapes par des culbuteurs à rouleau et la mise en place d'un palier à roulement pour le premier arbre à cames contribuent à réduire les résistances aux frottements. Pour que le moteur occupe le moins d'espace possible dans le compartiment, les organes auxiliaires tels que la pompe à eau, le compresseur de climatiseur et l'alternateur sont vissés directement au moteur et au carter à huile sans support supplémentaire et entraînés par la courroie crantée à engrènement, guidée par un tendeur permanent.

**Le réglage d'arbre à cames au service de la motricité.** Afin de réduire davantage encore la consommation et les rejets polluants tout en améliorant la motricité à bas régimes, l'arbre à cames d'admission est réglable sur une plage de 50° sur tous les moteurs de la gamme EA211. À cela s'ajoute un correcteur d'arbre à cames côté échappement sur le 1.4 TSI 140 ch. Il met en œuvre l'étalement souhaité pour les temps de distribution et offre une plus grande spontanéité à bas régimes, ainsi qu'une meilleure motricité à hauts régimes.





**200 bars de pression d'injection.** La pression d'injection maximale des nouvelles versions TSI (injection directe) s'élève à 200 bars, une pression très élevée pour un moteur à essence. Les injecteurs cinq trous ultramodernes alimentent chaque cylindre via la rampe de distribution en acier spécial, le tout avec une précision extrême et jusqu'à trois injections individuelles. Quant à la chambre de combustion, elle a été conçue par Volkswagen pour garantir une exposition minimale des parois au carburant et une propagation de la flamme optimisée.

**Le système ACT.** La caractéristique technique prépondérante du moteur de la BlueGT réside dans le système de gestion active des cylindres ACT. Volkswagen est le premier constructeur à utiliser la technologie de désactivation des cylindres et de réduction de la consommation, autrefois réservée aux gros moteurs de huit ou douze cylindres. En mettant les deuxième et troisième cylindres à l'arrêt en faible et moyenne charge, le système de gestion active des cylindres abaisse la consommation d'environ 0,4 l/100 km en cycle européen. En ville, le gain de carburant peut même atteindre un litre aux 100 km. Même à 70 km/h en cinquième vitesse, la consommation de la Polo BlueGT diminue de 0,7 l/100 km.

**Le principe de fonctionnement de l'ACT.** Le système ACT devient actif entre 1 400 et 4 000 tr/min, sur une plage de couple située entre 25 et 100 Nm. Cette zone extrêmement large correspond à presque 70 pour cent des situations de conduite en cycle européen ! Dès que le conducteur accélère un peu fortement, les cylindres 2 et 3 se



remettent en marche sans que l'on ne puisse rien remarquer. L'efficacité n'exclut pas l'agrément, tout aussi élevé. En effet, le 1.4 TSI de la Polo BlueGT, parfaitement équilibré, tourne aussi peu bruyamment et régulièrement avec deux cylindres qu'avec quatre. Toutes les opérations de commutation mécaniques s'effectuent en moins d'une demi-rotation d'arbre à cames. En fonction du régime, cela représente 13 à 36 millisecondes. Les commutations sont facilitées par des interventions annexes sur l'allumage et le papillon. Grâce à un capteur placé sur l'accélérateur, ainsi qu'à un logiciel de monitoring intelligent, le système détecte également les profils de conduite irréguliers, tels que le passage d'un rond-point ou une conduite plus sportive sur route nationale. Dans tous ces cas, la coupure de cylindres n'entre pas en action. Grâce à un symbole placé sur l'affichage multifonctions, entre le compteur de vitesse et le compte-tours, le conducteur peut savoir combien de cylindres sont actifs.

**Les composants ACT.** Les composants du système de gestion active des cylindres ne pèsent pas plus de 3 kg. Les actionneurs, ainsi que les arbres à cames et leurs cadres de palier sont intégrés dans le couvercle, tandis que deux paliers à roulement réduisent les frottements des arbres. Il est important de savoir qu'en l'état actuel des choses, la désactivation des cylindres n'est compatible qu'avec un moteur de type TSI (injection directe d'essence plus suralimentation turbo).







### **Les équipements de série**

**L'extérieur de la BlueGT.** La nouvelle Volkswagen présente des spécifications particulières, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. À l'extérieur, la Polo BlueGT se distingue par de nouvelles jantes en alliage léger 17" à design rayons, des logos GT à l'avant et à l'arrière (avec la mention BLUEMOTION à l'arrière) et une nouvelle double sortie d'échappement. Au-delà, les équipements de série incluent de nombreux détails adaptés de la Polo GTI et de la Polo BlueMotion. Parmi les attributs GTI, on citera notamment le becquet arrière, le bouclier arrière avec diffuseur, le bouclier avant et les antibrouillards avec feux de jour. Les bas de caisse et les rails d'écoulement d'eau avant (sur les côtés du pare-brise) sont hérités du catalogue BlueMotion. Par ailleurs, la Polo BlueGT est rehaussée d'une grille de calandre noire, de prises d'air R-Line dans le bouclier et de rétroviseurs extérieurs noirs. Le carénage inférieur spécifique a un effet positif sur les qualités aérodynamiques. D'autre part, l'abaissement de 15 mm du châssis sport (à essieu avant McPherson et essieu arrière à bras tirés) est bénéfique en termes d'aérodynamisme, mais aussi de comportement dynamique. Comme toutes les Polo, la BlueGT dispose enfin de vitres athermiques teintées en vert.

**L'intérieur de la BlueGT.** Les équipements intérieurs sont complétés par un affichage multifonctions enrichi (mention ACT et pression de gonflage des pneumatiques), des instruments GTI, un régulateur de vitesse, une garniture de pavillon noire et des habillages de montant





noirs de style GTI, des éclairages intérieurs assortis et éclairage du miroir de courtoisie, un volant cuir sport frappé du logo « BlueGT », des sièges Sport à l'avant avec sellerie nouvelle (type de tissu et couleur) et différents entourages chromés. Sont également de série : direction assistée électrohydraulique, lève-vitres électriques à l'avant, verrouillage centralisé par télécommande, éclairage de coffre et présence d'œillets d'arrimage, signal d'oubli d'extinction des feux, réglage en hauteur du siège conducteur et miroir de courtoisie intégré aux pare-soleil.

**Sécurité BlueGT.** La Polo BlueGT inclut naturellement des équipements de sécurité complets. Dans le domaine de la sécurité active, l'ABS, l'ESP avec aide au démarrage en côte et le blocage de différentiel électronique XDS en font partie. Dans le domaine de la sécurité passive, l'assemblage d'airbags frontaux et d'airbags tête-thorax (airbag frontal passager débrayable), de cinq appuie-tête, de cinq ceintures trois points (réglables en hauteur à l'avant), de prétensionneurs et de limiteurs d'effort à l'avant apporte le meilleur niveau de protection possible, tout comme les feux de détresse automatiques en cas de freinage d'urgence, les feux de jour et les fixations Isofix pour sièges enfant compatibles (aux extrémités de banquette arrière). Les appuie-tête avant ont été conçus de manière à prévenir les blessures du rachis cervical.



### Principaux aspects de la Polo BlueGT par ordre alphabétique

- **Boîte automatique** : boîte à double embrayage 7 rapports DSG
- **Boîte de vitesses de série** : boîte manuelle 6 vitesses
- **Châssis** : essieu avant – guidage des roues par jambe de guidage et bras triangulaire inférieur (déport de l'axe du pivot de fusée stabilisant la voie) ; suspension avant par ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs télescopiques (tous les éléments sont intégrés dans les jambes de guidage). Essieu arrière – guidage des roues par suspension à bras tirés avec barre stabilisatrice intégrée ; suspension avec amortisseurs à gaz et ressorts séparés.  
Châssis Sport abaissé de 15 mm
- **Coffre** : 280 – 952 litres
- **Coloris** : une peinture unie (« Blanc Candy »), deux peintures métallisées (« Reflet d'Argent Métallisé » et « Blue Silk Metallic ») et une peinture nacrée (« Deep Black Nacré »).
- **Consommation** : entre 4,5\* l/100 km et 4,6\* l/100 km (super sans plomb)
- **Dimensions** : 3 976 mm de long, 1 682 mm de large hors rétroviseurs, 1 462 mm de haut, 2 470 mm d'empattement, diamètre de braquage 10,6 m
- **Émissions de CO<sub>2</sub>** : entre 105 g/km et 107 g/km
- **Jantes** : jantes 17“ en alliage léger « Montani » avec pneumatiques de dimensions 215/40 R17 (de série)



- **Lancement sur le marché** : quatrième trimestre 2012
- **Moteur (TSI)** : 1,4 l quatre cylindres seize soupapes, suralimentation turbo, injection directe d'essence, 140 ch (103 kW), 250 Nm
- **Multimédia/Communication** : prise multimédia MEDIA-IN avec câble adaptateur USB ou câble adaptateur iPod/iPhone, pré-installations pour téléphone portable Plus (Bluetooth) ; extensible au Nokia 6303i classic Volkswagen Edition avec baie de chargement
- **Niveau de finition** : BlueGT
- **Poids à vide (UE)** : 1 212 kg (boîte manuelle) et 1 216 kg (DSG)
- **Prix en Allemagne** : à partir de 19 650 euros
- **Réservoir** : 45 litres d'essence; autonomie théorique 978 km (avec boîte 6 vitesses manuelle) ou 1 000 km (avec boîte DSG 7 vitesses).
- **Site de production** : usine de Pampelune (Espagne)
- **Statut** : la rencontre des univers BlueMotion et GTI
- **Systèmes de contrôle dynamique et d'aide à la conduite** : correcteur électronique de trajectoire ESP, système antiblocage ABS, régulateur de vitesse, blocage de différentiel électronique XDS
- **Système de radionavigation** : RNS 310
- **Systèmes radio** : RCD 210, RCD 310, RCD 510
- **Transmission** : roues avant motrices













## Caractéristiques techniques

Polo BlueGT SG6		103 kW (140 ch)
<b>Moteur, équipement électrique</b>		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI ACT BMT
Position du moteur		transversal à l'avant
Matériau culasse/bloc-moteur		alliage d'aluminium/alliage d'aluminium
Alésage/course	mm	74,5 / 80,0
Cylindrée effective	cm <sup>3</sup>	1 395
Soupapes par cylindre/entraînement		4 / par courroie crantée
Nombre d'arbres à cames/ position/entraînement		2 / par chaîne
Taux de compression	:1	10,5
Conditionnement du mélange		injection électronique directe d'essence, pression d'injection de 200 bars maximum
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à turbine Single Scroll
Dépollution des gaz d'échappement		catalyseur à trois voies avec sonde lambda
Puissance	kW (ch) à 1/min	103 (140) 5 600
Couple maximum	Nm à 1/min	250/1 500 - 3 500
<b>Performances (avec poids à vide+200 kg)</b>		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	/ 7,9*
0 à 400/1000m	s	15,9 / 29,0*
Reprises 80 à 120 km/h en 5e/6e	s	8,0/10,1*
Vitesse de pointe	km/h	210*
<b>Consommation selon (99/100/UE)</b>		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	4,6*
Emissions (CO2)	g/km	107*
Label de rendement		B
Catégorie de polluant		Euro 5
<b>Transmission</b>		
Type d'embrayage		embrayage monodisque à sec
Bôte de vitesses		BV mécanique 6 vitesses
Liaisons au sol		À l'avant : suspension à roues indépendantes, jambes de force MacPherson et ressorts hélicoïdaux. A l'arrière : essieu semi-rigide, bras longitudinaux, ressorts hélicoïdaux. Direction à crémaillère à assistance électro-hydraulique.
Roues		7 J x 17
Pneumatiques		215/40 R 17 V



Freins		
Type de freins		Freins à disque sur les quatre roues, ventilés de l'intérieur à l'avant, ABS, EBV, assistance au freinage d'urgence.
Type d' ABS		ABS hydraulique
Efficacité du frein de stationnement		sur les roues arrière
Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	3 976/1 682/1 462
Empattement	mm	2 470
Voie AV/AR	mm	1 443/1 437
Diamètre de braquage	m	10,6
Dimensions intérieures		
Nombre de places assises		5
Coffre à bagages		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	632/1 252
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	280-952
Hauteur du seuil de chargement	mm	692
Largeur du hayon, haut/bas	mm	1 060/900
Poids		
EU - Poids à vide	kg	1 212
Capacités		
Réservoir à carburant	l	45
Service		
Périodicité des vidanges d'huile	km	en fonction de l'affichage de périodicité d'entretien
Périodicité d'entretien		en fonction de l'affichage de périodicité d'entretien
Garantie		2 ans sans limitation de kilométrage, 3 ans sur les défauts de peinture de la carrosserie, 12 ans contre la perforation de la carrosserie par corrosion, garantie de mobilité

\*indications provisoires 06/2012



## Caractéristiques techniques

Polo BlueGT DSG7		103 kW (140 ch)
<b>Moteur, équipement électrique</b>		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI ACT BMT
Position du moteur		transversal à l'avant
Matériau culasse/bloc-moteur		alliage d'aluminium/alliage d'aluminium
Alésage/course	mm	74,5 / 80,0
Cylindrée effective	cm <sup>3</sup>	1 395
Soupapes par cylindre/entraînement		4 / par courroie crantée
Nombre d'arbres à cames/position/entraînement		2 / par chaîne
Taux de compression	:1	10,5
Conditionnement du mélange		injection électronique directe d'essence, pression d'injection de 200 bars maximum
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à turbine Single Scroll
Dépollution des gaz d'échappement		catalyseur à troies voies avec sonde lambda
Puissance	kW (ch) à 1/min	103 (140) 5 600
Couple maximum	Nm à 1/min	250/1 500 - 3 500
<b>Performances (avec poids à vide+200 kg)</b>		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	/ 7,9*
0 à 400/1000m	s	16,0 / 29,2*
Reprises 80 à 120 km/h en 5e/6e	s	9,5/11,9*
Vitesse de pointe	km/h	210*
<b>Consommation selon (99/100/UE)</b>		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	4,5*
Emissions (CO <sub>2</sub> )	g/km	105*
Label de rendement		A
Catégorie de polluant		Euro 5
<b>Transmission</b>		
Type d'embrayage		2 embrayages à sec électro-hydrauliques
Bôte de vitesses		boîte mécanique sept vit. à double embrayage (DSG)
Liaisons au sol		À l'avant : suspension à roues indépendantes, jambes de force MacPherson et ressorts hélicoïdaux. A l'arrière : essieu semi-rigide, bras longitudinaux, ressorts hélicoïdaux. Direction à crémaillère à assistance électro-hydraulique.
Roues		7 J x 17
Pneumatiques		215/40 R 17 V





<b>Freins</b>		
Type de freins		Freins à disque sur les quatre roues, ventilés de l'intérieur à l'avant, ABS, EBV, assistance au freinage d'urgence.
Type d' ABS		ABS hydraulique
Efficacité du frein de stationnement		sur les roues arrière
<b>Dimensions extérieures</b>		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	3 976/1 682/1 462
Empattement	mm	2 470
Voie AV/AR	mm	1 443/1 437
Diamètre de braquage	m	10,6
<b>Dimensions intérieures</b>		
Nombre de places assises		5
<b>Coffre à bagages</b>		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	632/1 252
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	280-952
Hauteur du seuil de chargement	mm	692
Largeur du hayon, haut/bas	mm	1 060/900
<b>Poids</b>		
EU - Poids à vide	kg	1 216
<b>Capacités</b>		
Réservoir à carburant	l	45
<b>Service</b>		
Périodicité des vidanges d'huile	km	en fonction de l'affichage de périodicité d'entretien
Périodicité d'entretien		en fonction de l'affichage de périodicité d'entretien
Garantie		2 ans sans limitation de kilométrage, 3 ans sur les défauts de peinture de la carrosserie, 12 ans contre la perforation de la carrosserie par corrosion, garantie de mobilité

\*indications provisoires 06/2012



















## **IMAGE SOURCES**

### **WWW.PHOTOCASE.DE:**

Image 01: cw-design / Image 02: jba / Image 04: cydonna / Image 05: Hennimac / Page 07: Flügelfrei /  
Page 08: jameek / Page 12: edo.costa / Page 14: Dragon30 / Page 40: fuel2water / Page 51: \_inken\_ /  
Page 54: kallejipp / Page 57: Cléo

### **WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM**