



## **La nouvelle Polo**

# **Workshop en ligne sur la première mondiale**

**Wolfsbourg, avril 2021**

**Remarques :**

Le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos du nouveau Polo sont disponibles sur Internet à l'adresse [www.volkswagen-newsroom.com](http://www.volkswagen-newsroom.com).

L'ensemble des informations relatives aux équipements sont valables pour le marché allemand.



## Sommaire

### L'essentiel

Récapitulatif des faits Page 03

En bref – la nouvelle Polo Page 03

### Principaux aspects

Un extérieur expressif Page 09

Un intérieur numérique Page 11

Des moteurs économes et agiles Page 13

Des systèmes d'éclairage et d'aide à la conduite progressifs Page 14



## L'essentiel - résumé

### **Une nouvelle étape est franchie : la nouvelle Polo est une des premières voitures de sa catégorie à rouler de manière partiellement automatisée**

---

#### **Récapitulatif des faits**

- **Un best-seller depuis 1975** : vendue à plus de 18 millions d'exemplaires, la Polo est un des compacts les plus séduisants
- **Un design affirmé** : la nouvelle Polo fait son entrée avec des projecteurs à LED, des blocs de feux arrière à LED et des nouveaux pare-chocs de série
- **Des fonctionnalités high-tech** : pour la première fois équipée de « IQ.DRIVE Travel Assist » (conduite partiellement automatisée) et des projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT »
- **Un modèle numérique et toujours connecté** : « Digital Cockpit » de série, systèmes d'infodivertissement en ligne et commande de climatisation tactile en option
- **Un nouvel éventail d'offres** : « Polo », « Life », « Style », « R-Line » et « GTI » ont en commun un équipement de série considérablement élargi
- **Des entraînements durables** : la nouvelle Polo fait son entrée avec trois moteurs à essence efficaces de 1,0 litre et un moteur à turbocompresseur au gaz naturel de 1,0 litre

---

**Wolfsbourg, avril 2021.** La Polo : construite à Pamplona, en Espagne, et à Uitenhage, en Afrique du Sud et disponible sur d'innombrables marchés dans le monde entier. Fabriquée à plus de 18 millions d'exemplaires, la Polo fait partie des modèles compacts les plus vendus au monde. Cette petite Volkswagen est également une géante au sein de la marque : cela fait des années qu'elle est régulièrement sur le podium des gammes de modèles les plus vendues. Une nouvelle phase d'évolution de la Polo arrive maintenant sur le marché. Le design, les technologies et la matrice d'équipement de ce best-seller ont bénéficié d'une mise à jour complète. Celle-ci se remarque

#### **Contact :** **Communication Volkswagen**

Christoph Peine  
Porte-parole de la gamme Small  
Tél. : +49 5361 9-76500  
[christoph.peine@volkswagen.de](mailto:christoph.peine@volkswagen.de)



**Pour en savoir plus :**  
[volkswagen-media-services.com](http://volkswagen-media-services.com)



immédiatement aux parties avant et arrière entièrement repensées de la Polo. Pour entrer dans les détails, les pare-chocs, le capot arrière et les projecteurs et blocs de feux arrière désormais à technologie LED intégrée de série, ont été redessinés. Le nouveau design lumineux produit une signature d'éclairage diurne et nocturne charismatique. Pour la première fois, en association avec les projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT » (en option ou de série selon la version d'équipement) également nouveaux sur la Polo, une bande lumineuse LED, la barrette transversale de la grille de calandre, peut aussi faire partie de cette signature marquante. À ce titre, la nouvelle Polo fait le lien stylistique entre les modèles ID., la nouvelle Golf et l'Arteon : il s'agissait des premières Volkswagen à être équipées d'une barrette transversale LED dans la partie avant. À l'intérieur, la Polo dispose de « Digital Cockpit » (désormais généralement de série), d'un volant multifonction également de série et redessiné, d'un système d'infodivertissement de toute dernière génération avec, en fonction de l'équipement, une unité de contrôle en ligne (eSIM) et « App-Connect wireless ». Si le « Climatronic » en option est à bord, la Polo est de plus équipée pour la première fois d'une climatisation automatique commandée par des touches tactiles similaire à celle proposée sur les Tiguan, Passat et Arteon, plus grandes.

### **Pour la première fois, la nouvelle Polo peut rouler de manière partiellement automatisée**

« IQ.DRIVE Travel Assist » en option, « Lane Assist » de série. D'un point de vue technique, ce quatre portes compact se rapproche également beaucoup des Volkswagen des segments supérieurs. Exemple : si souhaité, la nouvelle Polo peut être commandée avec l'assistant de conduite « IQ.DRIVE Travel Assist », une première dans sa catégorie. L'« ACC » (régulateur de distance), nouveau et prédictif, ainsi que l'assistant de maintien de voie « Lane Assist », entre autres, fusionnent alors en un nouveau système d'aide à la conduite et permettent ainsi la conduite partiellement automatisée jusqu'à la vitesse



de 210 km/h. Dans ce cas, le nouveau volant multifonction de série est équipé de surfaces capacitives qui, si « IQ.DRIVE Travel Assist » est activé, vérifient que le conducteur touche le volant avec ses mains. Dans l'Union Européenne, ceci est obligatoire au niveau 2 de la conduite automatisée. Par ailleurs, chaque Polo est équipée de série d'aides à la conduite telles que le système de surveillance périmétrique « Front Assist » avec la fonction de freinage d'urgence City et désormais aussi l'assistant de maintien de voie « Lane Assist ». Une chose est certaine : la Polo dispose d'une gamme de systèmes d'aides à la conduite dont le niveau d'innovation est quasiment inégalé dans sa catégorie.

### **Une nouvelle matrice d'équipement dont de nombreux désormais de série**

**« Polo », « Life », « Style », « R-Line » et « GTI ».** Les lignes d'équipement ont été repensées et reconfigurées. La Polo était jusqu'à présent disponible dans les versions Trendline (modèle de base), Comfortline (niveau intermédiaire) et Highline (version haut de gamme). Volkswagen a revu cette organisation pour la rendre plus claire et a intégré en standard les équipements favoris de la majorité des acheteurs. La hiérarchie des versions est désormais la suivante : « Polo », « Life », « Style » et « R-Line ». Leur lancement aura lieu d'ici la fin du printemps. Il sera par ailleurs à nouveau possible d'obtenir la Polo GTI ; Volkswagen a prévu sa première mondiale pour l'été.

**« Polo » est plus qu'une version de base.** Commençons notre découverte des équipements par la version « Polo ». Comme mentionné, celle-ci fait son entrée avec en plus des projecteurs à LED, des blocs de feux arrière à LED, le nouveau volant multifonction et l'assistant de maintien de voie « Lane Assist ». Son airbag central est également nouveau. Celui-ci se situe dans le dossier du conducteur sur le côté, il s'ouvre si besoin vers le milieu et empêche ainsi, en cas d'accident, que le conducteur et le passager avant ne se blessent en se percutant. Une autre nouveauté en matière de sécurité :



un rétracteur de ceinture sous-abdominale tend également la ceinture de sécurité au niveau du bassin. Le « Digital Cockpit » (instruments numériques avec un écran de 8,0 pouces) fait maintenant aussi partie de l'équipement de série. Sont désormais en général également de série : la climatisation, le système audio « Composition Media » avec un écran de 6,5 pouces, une interface téléphonique Bluetooth, des rétroviseurs extérieurs à réglage et chauffage électriques, des lève-glaces entièrement électriques, des poignées de porte et des boîtiers de rétroviseur extérieur dans la couleur du véhicule ainsi que le plus haut de gamme des tableaux de bord (en mousse). Une nouveauté : les garnitures de siège portant le motif « Polo ». Un élément de raffinement : l'insert décoratif intérieur sombre « Licorice Black ». En fait, rien d'une version de base.

**« Life » est le nouveau niveau intermédiaire.** « Life » est la version d'équipement suivante. Celle-ci inclut de série des caractéristiques supplémentaires telles que des roues de 15 pouces au lieu de 14, « App-Connect », un accoudoir central dont l'arrière est muni d'une interface USB-C supplémentaire au centre et un revêtement de cuir pour le volant et le pommeau du levier de vitesses. Les sièges de la Polo Life sont revêtus du tissu raffiné « Life » ; le décor intérieur assorti s'appelle « Lava stone black ».

**« Style » et « R-Line » sont les versions d'équipement haut de gamme.** Après « Life » viennent les deux nouvelles versions haut de gamme, « Style » et « R-Line », une nomenclature qui a été introduite avec la Golf actuelle. « Style » et « R-Line » ont des spécialisations de configuration différentes mais possèdent un niveau d'équipement équivalent. L'élégance est au premier plan sur la version « Style », tandis que la version « R-Line » met clairement l'accent sur la sportivité.

**Une version « Style » munie des projecteurs matriciels à LED « IQ-LIGHT ».** L'équipement étendu de la Polo Style comprend, entre autres, les projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT » nouvellement conçus et constituant une nouveauté pour cette série. Cette technologie interactive de projecteurs, utilisée pour la première fois sur le SUV haut de gamme



Touareg, est un bon exemple de la disponibilité de la haute technologie sur les véhicules de Volkswagen quelle que soit leur catégorie et de la démocratisation de la sécurité et du confort qui en résulte. Les autres caractéristiques de l'extérieur de la Polo Style incluent une partie avant individualisée avec des barrettes transversales à l'apparence chromée, des projecteurs antibrouillard à LED et des jantes en alliage léger de 15 pouces de type « Ronda ». Les fonctionnalités étendues comprennent de plus un système d'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière. À l'intérieur, des éléments supplémentaires tels que le « Digital Cockpit Pro » de 10,25 pouces (avec, entre autres, la photo de l'appelant, Coverflow, une représentation cartographique et un diaporama), un éclairage d'ambiance et le système d'infodivertissement de 8 pouces « Ready2Discover » avec « App-Connect Wireless », sont à bord. « Ready2Discover » permet de faire de la fonction de navigation un équipement optionnel débloqué. Les garnitures de siège portant le motif « Style » et l'insert décoratif très brillant « Deep Iron » sont particulièrement élégants. En option, les sièges peuvent être commandés avec le revêtement exclusif « ArtVelours ».

**Une version « R-Line » munie de pare-chocs dans le design « R ».** L'extérieur individualisé de la nouvelle Polo R-Line témoigne de son caractère sportif dès le premier regard. Ses pare-chocs se distinguent de leurs homologues sur toutes les autres versions de la Polo par leur design « R » remarquable. Les entretoises transversales et longitudinales des orifices de refroidissement dans le pare-chocs avant ainsi que leur bordure en noir très brillant communiquent un dynamisme original et charismatique. Là encore, les projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT » et les projecteurs antibrouillard à LED sont déjà de série. Le bas de la partie arrière est différent de celui des versions d'équipement « Polo », « Life » et « Style » de par la présence d'un diffuseur noir également très brillant muni d'ouvertures d'échappement intégrées d'apparence chromée. C'est de plus avec les jantes en alliage léger de 16 pouces « Valencia » de série que la Polo R-Line prend le départ. Tout comme la Polo Style, la Polo R-Line est également équipée du système



d'infodivertissement « Ready2Discover ». Les sièges de la Polo R-Line sont revêtus du tissu aussi sportif qu'exclusif « Karoso » en « ArtVelours », avec lequel la décoration intérieure en « Dark Grey » est assortie.

**Quatre nouvelles couleurs.** La nouvelle Polo fera son entrée dans huit couleurs différentes, à savoir les tons unis « Ascot Grey » (nouveauté) et « Pure White », les peintures métallisées « Reflexsilber », « Gris fumé » (nouveauté), « Reef Blue », le sportif « Rouge Roi » (nouveauté) et le « Vibrant Violet » à la fraîcheur soutenue (nouveauté) ainsi que la peinture nacrée « Deep Black ». Les couleurs de carrosserie « Rouge Roi », « Pure White », « Reflexsilber » et « Reef Blue » peuvent de plus être associées à un pavillon noir (« Roof Pack »).

**Du système audio aux trains roulants sport.** Comme ses prédécesseurs, la nouvelle Polo sera disponible avec des caractéristiques optionnelles permettant à ce best-seller de s'adapter aux goûts de chacun. Celles-ci incluent un grand toit ouvrant coulissant/relevable panoramique, des jantes en alliage léger mesurant jusqu'à 17 pouces, une boule d'attelage, le système audio « beatsAudio » d'une puissance totale de 300 watts, le système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access », une commande vocale, des vitres teintées à l'arrière et un pack Sport (pour « Style » et « R-Line ») comprenant des trains roulants sport (carrosserie abaissée de 15 mm) munis du blocage électronique de différentiel (XDS) et d'une sélection du profil de conduite.

### **Quatre moteurs trois cylindres efficaces pour le lancement**

**Quatre moteurs à essence et un entraînement au gaz naturel.** Pour son lancement, la Polo dernière version, généralement à traction avant, sera proposée avec cinq moteurs à essence très efficaces au choix. Ceux-ci développent une puissance de 59 kW (80 ch), 70 kW (95 ch) et 81 kW (110 ch). Le moteur de 70 kW sera associé en option à une boîte à double embrayage (DSG) à 7 rapports, le moteur de 81 kW sera de série. La Polo



sera de plus à nouveau disponible sous la forme 1.0 TGI, avec un entraînement monovalent (gaz naturel et essence). Le moteur 1,0 l TGI a une puissance de 66 kW (90 ch). Tous les moteurs proposés pour le lancement sont des trois cylindres haute technologie munis d'une cylindrée de 999 cm<sup>3</sup> et, à partir de 70 kW, d'un turbocompresseur.



## Principaux aspects – version longue

### **Un extérieur expressif**

**Une plateforme modulaire à moteur transversal (MQB).** Une plateforme modulaire à moteur transversal (MQB) ultramoderne constitue la base technique de la Polo actuelle. À la différence de celle des modèles plus grands tels que la Golf, le Tiguan ou l'Arteon, la MQB A0 ici utilisée a été perfectionnée pour les Volkswagen particulièrement compactes. La MQB présente de nombreux avantages : les proportions attrayantes qui en résultent également pour la Polo apparaissent clairement. De plus, la carrosserie renferme à proprement parler les avantages techniques de la MQB, notamment un volume disponible optimisé (coffre à bagages de 351 litres), une carrosserie particulièrement rigide et légère ainsi qu'une excellente résistance aux chocs.

**Un empattement généreux.** La dernière version de la Polo est longue de 4 053 mm. Un empattement généreux de 2 564 mm s'étire entre les pare-chocs avant et arrière au design repensé. Ces dimensions réduisent les porte-à-faux et procurent à la voiture un aspect puissant et sportif. La Polo a une largeur de 1 751 mm et elle est haute de 1 446 mm.

**La silhouette.** La Polo actuelle est une voiture compacte audacieuse qui présente un charisme unique quelle que soit la perspective grâce à son design expressif. Cette Volkswagen est marquée sur les côtés par une ligne de toit longue et élégante qui se prolonge à l'arrière par un becquet de pavillon. Une ligne fine dans la partie latérale suit la forme du pavillon ; il en résulte un centre de gravité visuellement plus bas. Sur les côtés, la longue pente et la dernière glace arrière intégrée dans le montant C font partie des détails emblématiques de la Polo. Le montant C coupé avec précision, tourné vers l'avant, donne à la Polo une apparence dynamique qui semble la propulser vers l'avant même lorsqu'elle est à l'arrêt. D'autres caractéristiques de design importantes sont situées sous la ligne de fenêtre. Une ligne double en forme de flèche, la fameuse ligne tornado, y caractérise



la Polo. La surface de cette ligne en trois dimensions est légèrement évasée dans le style d'une épaule et se termine par un décrochage prononcé vers le bas. Sa ligne supérieure démarre dans le montant C et s'étire vers l'avant jusqu'à l'aile. Sa ligne inférieure forme en revanche le décrochage ; elle prend naissance dans l'optique 3D des nouveaux blocs de feux arrière à LED et parcourt également la face latérale de la voiture jusqu'à l'aile avant où elle remonte légèrement et rencontre la ligne supérieure.

**Partie avant.** Les projecteurs à LED de série forment avec la grille de calandre le « visage » de la Polo, qui s'étire sur toute la largeur du véhicule. Les nouveaux projecteurs matriciels à LED « IQ-LIGHT » en option attirent également les regards. Dans ce cas, les projecteurs jumelés à LED forment avec les feux de jour à LED une signature lumineuse toute particulière. Deux bandes LED encadrent la partie basse de chaque projecteur ; la bande supérieure, la plus longue, est de plus reliée visuellement à la barrette transversale à LED de la grille de calandre, fournie pour la première fois sur la Polo. Le capot avant, qui pénètre profondément dans la grille de calandre comme sur l'Arteon, présente un contour marqué. Le pare-chocs redessiné, qui caractérise aussi l'avant du véhicule sur toute sa largeur avec ses éléments de design, est également marquant. Sur la Polo Style, les deux traverses du pare-chocs ont une apparence chromée ; les entretoises s'étendent sur presque toute la largeur du véhicule. Les pare-chocs de la Polo R-Line dans le fameux design « R » sont cependant complètement différents de ceux des autres versions de la Polo. Les entretoises transversales et longitudinales des orifices de refroidissement dans le pare-chocs avant ainsi que leur bordure en noir très brillant communiquent un dynamisme original et charismatique. Les Polo R-Line et Style sont de plus équipées de série de nouveaux projecteurs antibrouillard à LED.

**Partie arrière.** La nouvelle Polo est équipée de série de blocs de feux arrière à LED nouvellement conçus. Pour la première fois, ceux-ci sont divisés en deux parties : un élément principal externe et un deuxième composant maintenant intégré dans le capot arrière. Les blocs de feux arrière conçus en



trois dimensions rendent l'apparence de la partie arrière plus frappante et donnent à la Polo un aspect encore plus noble. La version haut de gamme des blocs de feux arrière à LED est de plus caractérisée techniquement par un clignotant séquentiel (à balayage) et une fonction de commutation des LED lors du freinage (« effet clic-clac ») qui permet d'encore mieux percevoir les feux stop. L'originalité marque cependant aussi l'arrière de la nouvelle Polo R-Line, dont la partie inférieure est différente de celle des versions d'équipement « Polo », « Life » et « Style » de par la présence d'un diffuseur noir très brillant muni d'ouvertures d'échappement intégrées d'apparence chromée.

### Un intérieur numérisé

**Le « Digital Cockpit » de série.** L'ensemble du tableau de bord de la Polo est caractérisé par une architecture horizontale. Celle-ci est principalement déterminée par les modules qui s'y trouvent : le « Digital Cockpit » maintenant de série avec un écran de 8,0 pouces et le système d'infodivertissement de nouvelle génération. Sur la Polo Style, le « Digital Cockpit Pro » avec un poste de conduite de 10,25 pouces est de plus de série. La « touche View » dans la barre droite du nouveau volant multifonction permet de commuter facilement et rapidement entre les trois types de présentation du « Digital Cockpit ». Les écrans des instruments numériques et du système d'infodivertissement forment une unité sur un axe visuel situé en hauteur et ainsi ergonomiquement optimal. Cerise sur le gâteau : tous les modules essentiels, même la climatisation, sont intégrés dans la barre transversale supérieure du tableau de bord. Cette dernière, qui se prolonge jusqu'aux portes avant, est revêtue de décorations dans différentes teintes en fonction de l'équipement, dont trois sont nouvelles. L'écran du système d'infodivertissement est situé au milieu d'un îlot en noir très brillant. Il n'y a qu'une seule autre touche à cet endroit : la commande de signal de détresse. À gauche, cet îlot de commande se confond avec le



niveau des instruments. Le « Digital Cockpit » (ou le « Digital Cockpit Pro ») et le système d'infodivertissement forment un poste de conduite continu. Les fonctions de climatisation se situent au niveau suivant, en retrait par rapport au précédent.

**Une commande numérique pour la climatisation « Climatronic ».** Si la nouvelle Polo est équipée de la climatisation automatique « Climatronic » en option, la commande associée est numérique et totalement nouvelle. Les touches tactiles et les curseurs prennent ainsi la fonction de régulateurs rotatifs et de boutons, dont la configuration et la visibilité optimale en rendent l'utilisation particulièrement aisée. En outre, toutes les fonctions sont éclairées. Le module lui-même est disposé sous le système d'infodivertissement, fini dans un noir brillant, élégant et clairement divisé en trois niveaux. Le niveau supérieur contient les boutons d'accès direct pour la fonction de dégivrage-désembuage du pare-brise, le dégivrage de glace arrière, la fonction de circulation d'air et les affichages numériques (température côté conducteur et côté passager avant, mode climatisation). Le deuxième niveau inclut les touches tactiles pour le chauffage des sièges, le mode automatique (« Auto »), le synchroniseur (« Sync ») des deux zones climatisées et un curseur pour la commande des vitesses de soufflante. Le troisième niveau intègre les curseurs également éclairés pour le réglage de la température et les champs tactiles pour le démarrage et l'arrêt du « Climatronic » et pour la sélection du débit de ventilation (tête, milieu, plancher). Deux interfaces USB-C éclairées et un compartiment pour la charge optionnellement inductive de smartphones sont par ailleurs disposés sous le module de climatisation.

**De nouveaux systèmes d'infodivertissement.** La nouvelle Polo sera disponible avec quatre systèmes d'infodivertissement différents : « Composition Media » avec un écran de 6,5 pouces (de série pour « Polo » et « Life »), « Ready2Discover » avec un écran de 8,0 pouces (de série pour « Style » et « R-Line »), « Discover Media » avec un écran de 8,0 pouces et pour la première fois « Discover Pro » au format 9,2 pouces. « Composition



Media » fait partie de la plateforme modulaire d'infodivertissement de la deuxième génération (MIB2), tandis que les dispositifs de 8,0 et 9,2 pouces sont déjà des systèmes de la plateforme modulaire d'infodivertissement de la troisième génération (MIB3). Avec l'installation radio « Ready2Discover », l'utilisateur peut activer ultérieurement la fonction de navigation (équipement optionnel déblocable). « Discover Media » et « Discover Pro » sont équipés de série avec ces fonctionnalités. Les systèmes MIB3 intègrent un éventail de fonctionnalités étendu grâce au calculateur pour module d'appel d'urgence et unité de communication avec carte eSIM intégrée et permettent donc de bénéficier des services en ligne « We Connect » (avec utilisation illimitée dans le temps) et « We Connect Plus » (avec utilisation gratuite pour une durée d'un ou de trois ans en Europe). Les systèmes MIB3 peuvent aussi adopter, en fonction de l'équipement, de nouvelles fonctions telles qu'un accès à des services de streaming (par exemple « Apple Music™ ») ainsi que des fonctions de personnalisation d'un grand nombre de réglages enregistrés dans le Cloud avec le Volkswagen ID et donc potentiellement proposés à bord d'autres véhicules de la marque Volkswagen. Ils permettent également l'intégration sans fil des applications via « App-Connect Wireless » (de série sur « Style » et « R-Line ») pour « Apple CarPlay™ » et « Android Auto™ », déjà possible avec la version précédente.

### **Des moteurs économes et agiles**

**Quatre moteurs à essence et un entraînement au gaz naturel.** Pour son lancement, la Polo dernière version, généralement à traction avant, sera proposée avec cinq moteurs à essence au choix. Ceux-ci développent une puissance de 59 kW (80 ch), 70 kW (95 ch) et 81 kW (110 ch). Le moteur de 70 kW sera doté en option d'une boîte à double embrayage (DSG) à 7 rapports, le moteur de 81 kW le sera de série. Volkswagen proposera de plus à nouveau la Polo sous la forme 1.0 TGI, avec un entraînement bivalent



(gaz naturel et essence). Le moteur 1,0 l TGI a une puissance de 66 kW (90 ch). Ces quatre moteurs sont tous des trois cylindres avec une cylindrée de 999 cm<sup>3</sup>.

**Un moteur 1,0 l MPI développant 59 kW / 80 ch.** La Polo sera proposée de série avec un moteur essence de 1,0 litre : le 1,0 l MPI. Celui-ci développe une puissance de 59 kW (80 ch) et un couple maximal de 93 Nm. Les changements de vitesse sur cette Polo s'effectuent à l'aide d'une boîte de vitesses à 5 rapports.

**Un moteur 1,0 l TSI développant 70 kW / 95 ch.** Le plus petit moteur essence turbo à injection directe (TSI) de la Polo entre en scène avec une puissance de 70 kW / 95 ch. Ce TSI est aussi agile qu'efficace. Une DSG à 7 rapports est disponible en option avec ce moteur, comme alternative à la boîte mécanique à 5 rapports.

**Un moteur 1,0 l TSI développant 81 kW / 110 ch.** Le TSI le plus puissant de la Polo lors de son lancement est également un trois cylindres : il s'agit d'un TSI de 1,0 litre délivrant la puissance de 81 kW (110 ch). Ce moteur à essence sera proposé de série en association avec une DSG à 7 rapports. Son couple maximal est de 200 Nm.

**Un moteur 1,0 l TGI développant 66 kW / 90 ch.** Ce 1,0 l TGI (un moteur GNV particulièrement durable), à l'instar des deux moteurs purement à essence, est un trois cylindres. Celui-ci développe une puissance de 66 kW (90 ch). Le couple maximal de 160 Nm de ce moteur efficace est déjà disponible à bas régime. À partir du moment où la réserve de GNC est suffisante, le moteur démarre toujours en mode gaz naturel. Si la citerne à haute pression ne contient plus de GNC, il passe en mode essence.

### **Des systèmes d'éclairage et d'aide à la conduite progressifs**

**Les projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT ».** Les projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT », une nouvelle phase d'évolution des systèmes



d'éclairage, s'inviteront à l'avenir à bord de la Polo. Volkswagen a déjà mis en œuvre ce système d'éclairage sous une forme analogue dans la gamme Touareg de gabarit supérieur. Après le Touareg, la Passat, la Golf et le Tiguan, la nouvelle Polo est la cinquième série à opter pour ce système d'éclairage à LED. Des fonctions d'éclairage différentes, partiellement interactives, sont activées et projetées sur la route au moyen d'une matrice de huit LED par module de projecteur.

**L'assistant de conduite « IQ.DRIVE Travel Assist ».** Volkswagen regroupe tous les systèmes qui préfigurent la conduite assistée sous la marque « IQ.DRIVE ». La nouvelle Polo progresse sur la voie de la conduite assistée et embarque pour la première fois l'assistant de conduite « IQ.DRIVE Travel Assist ». De 0 km/h (boîte DSG) ou 30 km/h (boîte manuelle) jusqu'à la vitesse maximale, ce système prend le relais de la direction, du freinage et de l'accélération de la Volkswagen compacte (le conducteur reste pleinement responsable de la maîtrise de la Polo). Pour ce faire, il utilise notamment le régulateur de distance automatique « ACC » (guidage longitudinal) et l'assistant de maintien de voie « Lane Assist » (guidage transversal). Ce système s'active à l'aide de la touche « Travel Assist » spécialement prévue à cet effet sur le nouveau volant multifonction. Même lorsque l'assistant de conduite (« IQ.DRIVE Travel Assist ») est actif, le conducteur doit garder les mains sur le volant. Le système électronique de la Polo y veille via les surfaces capacitives du volant. Même sur les interminables lignes droites, sur terrain plat, la détection capacitive se révèle nettement plus fiable que les systèmes d'analyse d'angle de braquage.

**L'« ACC » prédictif.** En association avec une DSG et un système de navigation, le régulateur de distance « ACC » de dernière génération anticipe également les limitations de vitesse en vigueur localement, les entrées d'agglomération, les carrefours ou les ronds-points. L'aide à la conduite se base sur les signaux de la caméra avant ainsi que sur les données du GPS et les données cartographiques pour ses interventions de régulation. L'« ACC » illustre parfaitement l'évolution constante et intelligente des aides à la



conduite que nous connaissions. Le couplage avec la DSG permet de plus à l'« ACC » de freiner automatiquement la Polo jusqu'à l'arrêt à l'arrière d'un véhicule arrêté. Après validation du conducteur, l'« ACC » peut ensuite faire redémarrer automatiquement la Polo.

**L'assistant de changement de voie associé à l'assistant de maintien de voie « Lane Assist » et à l'assistant de sortie de stationnement.** La nouvelle Polo est équipée de série de l'assistant de maintien de voie « Lane Assist ». Si la Volkswagen est commandée avec le pack d'aides à la conduite en option qui comprend l'assistant de changement de voie, les deux systèmes fusionnent. Dans ce cas, l'assistant de sortie de stationnement, mais aussi le système de protection proactive des occupants et le système de surveillance périmétrique « Front Assist » comprenant un système de détection des cyclistes, sont également à bord. Le pack d'aides à la conduite peut contribuer à éviter les accidents graves. En particulier dans deux situations. La première : sur l'autoroute, quand des véhicules qui doublent plus ou moins rapidement se trouvent dans l'angle mort, ce pack les détecte, avertit le conducteur et le maintient même dans sa voie à l'aide de « Lane Assist ». La deuxième : lorsque le conducteur sort d'une place de parking en marche arrière, les capteurs détectent même les véhicules qui s'approchent par le côté et se trouvent hors du champ visuel.

**Le système de surveillance périmétrique « Front Assist ».** Le système de surveillance périmétrique « Front Assist » de série utilise un capteur à radar intégré dans la partie avant pour surveiller en permanence la distance entre la Polo et les véhicules situés à l'avant. Ce système soutient le conducteur dans les situations critiques en préparant le système de freinage et en l'incitant à réagir à l'aide d'avertissements visuels et sonores ainsi que, dans un deuxième temps, avec une courte secousse. Si le conducteur ne freine pas suffisamment, le système génère automatiquement autant de pression de freinage que nécessaire pour que la collision soit évitée. Cependant, si le conducteur ne réagit pas, « Front Assist » induit automatiquement une décélération, afin de lui donner plus de temps pour réagir. Le système assiste



également le conducteur en lui indiquant qu'il roule à une trop faible distance du véhicule devant lui. La version de Front Assist la plus récente, disponible sur la Polo, détecte non seulement les autres véhicules, mais aussi les piétons et les cyclistes qui traversent la chaussée. Et ce, autant de jour que de nuit. Dès qu'un piéton ou un cycliste est en danger, celle-ci avertit le conducteur et finit par freiner la Polo dans les limites du système. La fonction de freinage d'urgence City fait partie intégrante de Front Assist.

**La fonction de freinage d'urgence City.** La fonction de freinage d'urgence City est une extension système de « Front Assist » et surveille l'espace à l'avant de la Polo à l'aide d'un capteur à radar. Ce système fonctionne pour une vitesse inférieure à 30 km/h. Si le conducteur ne réagit pas alors qu'une collision avec un véhicule à l'avant ou à l'arrêt risque de se produire, le système de freinage est préparé, tout comme avec « Front Assist ». Si besoin, la fonction de freinage d'urgence City déclenche ensuite automatiquement un freinage à fond, dans les limites du système, afin de réduire la gravité de l'accident. Le conducteur est de plus assisté par une force de freinage maximale s'il n'appuie pas suffisamment sur la pédale du frein.

**Le détecteur de fatigue.** Le détecteur de fatigue de série détecte la baisse de concentration du conducteur et l'avertit pendant cinq secondes à l'aide d'un signal sonore et en lui recommandant visuellement de faire une pause dans le combiné d'instruments. Si le conducteur ne fait pas de pause au cours des 15 minutes qui suivent, cet avertissement est répété une fois.

**Le freinage anticollisions multiples.** Presque un quart des accidents impliquant des dommages corporels sont des collisions multiples. Le freinage anticollisions multiples de la Polo permet d'éviter les collisions successives ou d'en réduire la gravité. Après une collision et dans le cadre des limites du système, le freinage anticollisions multiples déclenche automatiquement un freinage, avant que le conducteur ne réagisse. La gravité de l'accident peut ainsi être réduite et les collisions successives peuvent être évitées idéalement.



**Le système de protection proactive des occupants.** Si le système de protection proactive des occupants détecte une situation de danger potentiel, par exemple si le frein est actionné à fond au moyen de l'assistant au freinage d'urgence activé, les ceintures de sécurité du conducteur et du passager avant se tendent automatiquement de sorte à obtenir la meilleure protection possible avec les systèmes d'airbags et de ceintures. En cas de situation de conduite instable, extrêmement critique, telle qu'un fort survirage ou sous-virage avec intervention du programme électronique de stabilisation, le système remonte les glaces latérales (les laissant très légèrement entrouvertes) et ferme le toit coulissant. La raison : lorsque les glaces et le toit sont quasiment fermés, les airbags de tête et latéraux peuvent prendre un appui optimal et donc fournir une efficacité maximale. Comme ce système est proposé sur la Polo en association avec le système de surveillance périmétrique « Front Assist » de série, le système de protection proactive des occupants détecte aussi les situations d'écart critiques et favorise la réduction de la distance d'arrêt. Le conducteur est averti dans les situations dangereuses par un signal visuel et sonore et à l'aide d'un à-coup de freinage préventif.

**L'assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist ».** L'assistant aux manœuvres de stationnement « Park Assist » dirige automatiquement la Polo dans les espaces de stationnement parallèles et perpendiculaires et la fait également sortir des espaces de stationnement parallèles. Ce système est activé en appuyant sur une touche dans la console centrale. Le conducteur utilise la commande des clignotants pour sélectionner le côté sur lequel se garer. Si « Park Assist » identifie une place de stationnement suffisamment grande (au moins 40 cm doivent rester libres à l'avant et à l'arrière) à l'aide des capteurs à ultrasons, la manœuvre de stationnement assisté peut débuter. Le conducteur enclenche la marche arrière et ne doit plus utiliser que l'accélérateur et le frein (une fonction de freinage automatique intervient en cas de trop grande proximité avec un autre véhicule). La voiture prend le relais de la direction.



**Le système de contrôle de l'état des pneus.** Le système de contrôle de l'état des pneus fonctionne par l'intermédiaire des capteurs de vitesse de roue de l'ABS. Si la pression de gonflage d'un pneu diminue, le rayon de roulement de la roue concernée se réduit, si bien que celle-ci tourne plus vite pour une même vitesse du véhicule. Ce système en déduit que la pression est insuffisante et avertit le conducteur. Cependant, le système de contrôle de l'état des pneus ne libère pas le conducteur de son obligation de vérifier la pression de gonflage des pneus.