

Présentation internationale sur route

Nouvelle Polo

Wolfsburg / Tegernsee, avril 2014

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que des illustrations sur la présentation sur route de la Polo à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant utilisateur : vwnewpolo ; code : newpolo2014.

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

Sommaire

En bref

Nouvelle Polo – Résumé page 03

Principaux aspects

Systèmes de confort et d'aide à la conduite page 07

Moteurs, boîtes de vitesses et châssis page 10

Extérieur et intérieur page 16

Équipements de série et équipements spéciaux page 20

Principales données page 27

Caractéristiques techniques page 29

Le printemps en nouvelle Polo

Nouvelles motorisations, nouvelles technologies et nouveau look

Les nouveaux moteurs Euro 6 sont jusqu'à 21 % plus économes et très agiles

Les nouveaux systèmes d'assistance bousculent les frontières entre segments

Dix informations clés sur le lancement de la nouvelle Polo :

1. La nouvelle Polo arrive avec une toute nouvelle gamme de moteurs. Toutes les motorisations sont conformes à la norme EURO 6.
2. Le moteur essence le plus sobre est le 1.0 TSI de 95 ch (70 kW) de la Polo TSI BlueMotion avec 4,1 l/100 km (94 g/km CO₂).
3. Le moteur diesel le plus économe est le 1.4 TDI 75 ch (55 kW) de la Polo TDI BlueMotion avec 3,1 l/100 km (82 g/km CO₂).
4. Tous les systèmes d'infodivertissement à bord de la Polo sont nouveaux.
5. Il est possible d'intégrer des apps au système d'infodivertissement via MirrorLink™.
6. La Polo est la voiture la mieux équipée en systèmes d'aide à la conduite sur son segment, avec notamment le freinage multicollision de série.
7. Le châssis Sport Select (amortisseurs réglables) et la direction assistée électromécanique sont de conception nouvelle.
8. L'arrière et l'avant bénéficient d'un nouveau design.
9. Les équipements de série sont plus nombreux sur toutes les versions.
10. La Polo arrive sur le marché avec les finitions Trendline, Comfortline, Highline et CrossPolo. Les versions

BlueMotion, BlueGT et GTI suivront dans le courant de l'année.

Wolfsburg / Tegernsee, avril 2014. Avec presque 14 millions d'exemplaires produits, la Polo est l'une des voitures compactes les plus vendues au monde. Pour la seule année 2013, le best-seller de Volkswagen a séduit 721 000 automobilistes. La nouvelle version qui arrive aujourd'hui bénéficie d'une revalorisation technique majeure, notamment grâce aux nouveaux moteurs EURO 6 et aux systèmes d'assistance et d'infodivertissement. Ainsi, la Polo nouvelle génération est la voiture la mieux équipée en systèmes d'aide à la conduite sur son segment. Par exemple, elle est la première à inclure un freinage multicollision de série et un régulateur de vitesse adaptatif en option. Quant aux moteurs et aux systèmes d'infodivertissement, ils incarnent une nouvelle génération technologique.

L'efficacité à l'état pur. Les nouveaux moteurs et les améliorations apportées par la technologie BlueMotion se traduisent par une réduction de la consommation allant jusqu'à 21 pour cent. Avec une consommation moyenne de 3,1 l/100 km (82 g/km CO₂), la nouvelle Polo TDI BlueMotion 75 ch (55 kW) établit un nouveau record et s'affiche comme le cinq-places diesel le plus économe sur son segment. Pour la première fois, Volkswagen proposera un modèle BlueMotion à moteur essence à l'automne, sous la forme de la Polo TSI BlueMotion 95 ch (70 kW). Dans cette configuration, elle consommera seulement 4,1 l/100 km (94 g/km CO₂). Les nouveaux modèles d'entrée de gamme sont déjà très sobres, puisque la Polo 1.0 MPI 60 ch (44 kW), la motorisation essence la plus modeste, ne consomme en moyenne que 5,0 l/100 km (114 g/km CO₂), soit 0,5 l/100 km de moins que sa devancière. En version BlueMotion Technology (avec système Start-Stop et mode récupération d'énergie), la consommation de ce modèle de base tombe même à 4,7 l/100 km (106 g/km CO₂). La Polo 1.4 TDI 75 ch (55 kW), le nouveau diesel d'entrée de gamme, se montre exemplaire avec une consommation limitée à 3,4 l/100 km (88 g/km CO₂) en dépit de performances remarquables (vitesse de pointe 173 km/h).

Des systèmes d'aide à la conduite pour tous. En parallèle, la Polo hérite de nombreux systèmes d'aide à la conduite réservés jusqu'à présent au segment de la Golf. Il convient de mentionner notamment le système de freinage multicollision de série (qui freine automatiquement un véhicule accidenté afin d'éviter des accidents en chaîne), le détecteur de fatigue, le système de reconnaissance de l'environnement Front Assist avec freinage d'urgence en ville et le régulateur de vitesse adaptatif ACC. La visibilité vers l'arrière est nettement améliorée grâce à la caméra de recul optionnelle Rear Assist. Avec une palette de nouvelles technologies de confort et de sécurité sans équivalent sur ce segment, la Polo version 2014 continue de creuser l'écart avec ses concurrentes. Ainsi, une nouvelle direction assistée électromécanique améliore les propriétés de direction. Volkswagen propose en option le nouveau châssis Sport Select qui, grâce à des amortisseurs réglables électroniquement, permet de choisir entre deux diagrammes de réglage, et ce d'une simple pression sur un bouton. Par ailleurs, la citadine de Volkswagen sera l'une des premières compactes à embarquer des phares tout LED au visuel marquant (disponible à partir de l'automne). Le modèle de base, la Polo Trendline, est désormais livré de série avec des phares H7. Des phares H7 ornées de baguettes chromées font leur arrivée au catalogue (de série à partir de la Polo Comfortline).

Infodivertissement moderne. Les systèmes de radio et de radionavigation ont également été revus. Représentant la deuxième génération du système d'infodivertissement modulaire MIB, ils sont à la pointe de la technologie dans ce domaine. De par leur dotation matérielle et logicielle, ils s'inscrivent dans l'univers infodivertissement de la Golf et embarquent – selon les versions – des fonctions telles que le streaming audio par Bluetooth (avec affichage de la couverture et commande par écran tactile en fonction du smartphone), des capteurs de proximité (affichage de détails supplémentaires en approchant la main), la fonction zoom sur les cartes en mode navigation (avec deux doigts, comme sur un smartphone) et le couplage du téléphone portable à l'antenne

extérieure de la voiture via l'interface sans fil de téléphonie mobile « Comfort ». Les quatre systèmes proposés peuvent être dotés d'une réception radio numérique DAB+. De plus, certaines applications de smartphone peuvent être utilisées sur l'écran tactile via la technologie MirrorLink™.

Quatre versions pour commencer. La nouvelle Polo se distingue visuellement par le design affûté des parties avant et arrière. Coloris rafraîchissants, tissus d'intérieur renouvelés, détails d'équipement nombreux, le best-seller Polo se valorise à tout point de vue. La nouvelle Volkswagen arrivera sur le marché dans les trois finitions Trendline, Comfortline et Highline, ainsi que dans une version CrossPolo. La Polo sera également disponible en GTI, BlueGT et BlueMotion. Comme pour les débuts de la up! et de la Beetle, Volkswagen fête le lancement de la Polo en Europe en présentant une série individualisée : la Polo « Fresh ». Cette série spéciale de très belle facture est proposée en cinq coloris avec des équipements exclusifs et un habitacle bicolore.

Systèmes de confort et d'aide à la conduite

Révolution sur le segment des compactes

La Polo introduit les systèmes d'assistance de la Golf chez les citadines

La Polo est la première de sa catégorie avec freinage multicollision de série

Direction électromécanique et châssis Sport Select pour plus de plaisir

Wolfsburg / Tegernsee, avril 2014. La nouvelle Polo arrive avec une gamme de systèmes de confort et d'aide à la conduite sans équivalent sur ce segment. Le régulateur de vitesse adaptatif ACC est un exemple intéressant de la démocratisation des technologies innovantes. Volkswagen a inauguré ce système sur la Phaeton avant d'en faire bénéficier le Touareg. En arrivant sur la Passat et sur la Golf, l'ACC était présent pour la première fois sur des modèles de grand volume. Avec la nouvelle Polo, c'est un nouveau segment qui s'ouvre à ce système de confort et de sécurité. Parmi les nouveaux systèmes d'aide à la conduite proposés sur la Polo figurent également le freinage multicollision de série (qui freine automatiquement un véhicule accidenté afin d'éviter des accidents en chaîne), le détecteur de fatigue et le système de reconnaissance de l'environnement Front Assist avec freinage d'urgence en ville. La visibilité vers l'arrière est nettement améliorée grâce à la caméra de recul optionnelle Rear View. Par ailleurs, la Polo embarque une nouvelle direction assistée électromécanique et un châssis Sport Select de conception nouvelle. Les nouvelles technologies sont détaillées ci-après.

Direction électromécanique. La Polo adopte une direction électromécanique de conception nouvelle. Ce système compact est intégré directement à la colonne de direction. La nouvelle direction de la Polo se caractérise par un comportement très réactif et par un excellent rattrapage des irrégularités de la chaussée. Le système

fonctionne avec un boîtier de direction entraîné par moteur électrique (engrenage à vis sans fin).

Châssis Sport Select. Pour la première fois, Volkswagen a doté la Polo d'amortisseurs à réglage électronique, au cœur du nouveau châssis optionnel Sport Select. Les réglages de base du châssis sont sportifs, mais plus confortables qu'un châssis Sport traditionnel. En appuyant sur la touche « Sport » (dans la partie supérieure de la console centrale), le conducteur actionne une vanne de commande électromécanique qui lui permet d'alterner entre un réglage de base sportif mais toujours très confortable et une courbe d'amortissement caractéristique d'un châssis sport.

Régulateur de vitesse adaptatif ACC. Le système utilise le capteur radar intégré à l'avant. La vitesse souhaitée peut être choisie entre 30 et 160 km/h. L'ACC fonctionne aussi bien avec une boîte de vitesses manuelle qu'avec la boîte à double embrayage DSG. Sur tous les modèles équipés d'une boîte DSG, l'ACC freine confortablement derrière une voiture qui s'arrête, jusqu'à immobiliser entièrement la Polo. Le système ACC respecte la vitesse choisie au préalable, ainsi qu'une distance de sécurité prédéfinie. Il ralentit ou accélère automatiquement en conditions de trafic continu. Le comportement dynamique peut être varié en sélectionnant l'un des programmes de conduite. Si la Polo est commandée avec l'option ACC, elle inclura également le système de reconnaissance de l'environnement Front Assist et le freinage d'urgence en ville (peuvent être commandés séparément si l'ACC n'est pas retenu).

Système de reconnaissance de l'environnement Front Assist. Front Assist utilise un capteur de radar intégré à l'avant pour surveiller en permanence la distance avec le véhicule qui précède. Le système accompagne le conducteur dans les situations critiques en conditionnant le système de freinage et en sollicitant une réaction de la part du conducteur par un avertissement visuel et sonore, puis, dans un deuxième temps, par une impulsion de freinage. Si le conducteur freine trop faiblement, le système génère une pression de freinage beaucoup plus forte, telle qu'elle serait nécessaire pour

éviter une collision. Sans réaction du conducteur, Front Assist engage un freinage automatique, jusqu'à immobilisation totale de la Polo le cas échéant. De plus, le système assiste le conducteur en l'informant s'il roule trop près du véhicule qui le précède. Le freinage d'urgence en ville fait partie intégrante du système Front Assist.

Freinage d'urgence en ville. Le freinage d'urgence en ville est une extension du système Front Assist qui surveille l'espace devant la Golf grâce à un capteur radar. Ce système fonctionne dans une plage de vitesse inférieure à 30 km/h. Si un risque de collision avec un véhicule à l'arrêt ou circulant devant la Polo survient sans qu'il y ait réaction du conducteur, le circuit de freinage est préconditionné comme pour le système Front Assist. En cas de besoin, le freinage d'urgence en ville génère automatiquement un freinage d'urgence afin d'atténuer la gravité de l'accident. D'autre part, le système fournit toute la puissance de freinage nécessaire si le conducteur n'appuie pas suffisamment sur la pédale de frein.

Freinage multicollision. Le freinage multicollision de série est l'un des points forts technologiques de la nouvelle Polo. Le freinage multicollision freine automatiquement le véhicule accidenté afin d'éviter d'éventuels impacts consécutifs ou d'en minimiser la portée. Le déclenchement du freinage multicollision est basé sur la détection d'un impact primaire. En cas de freinage automatique, le conducteur conserve la maîtrise de la voiture. Le freinage multicollision peut à tout moment être « repris en main » par le conducteur. Ainsi, si ce dernier appuie sur l'accélérateur, il sera immédiatement désactivé. Le freinage multicollision est également mis hors fonction si le conducteur procède lui-même à un freinage d'urgence impliquant une décélération encore plus forte.

Détecteur de fatigue. Dès qu'il détecte une baisse de concentration chez le conducteur, le détecteur de fatigue l'avertit par un signal sonore de cinq secondes et préconise une pause en affichant un message ad hoc sur l'ordinateur de bord. Si le conducteur n'observe

pas de pause durant les quinze minutes qui suivent, l'alerte est réitérée.

Moteurs, boîtes de vitesses et châssis

Jusqu'à 21 pour cent plus économes

Tous les moteurs sont nouveaux et conformes à la norme EURO 6

Essence : le nouveau 1.0 TSI BlueMotion ne consomme que 4,1 l/100 km

Diesel : avec 3,1 l/100 km, le 1.4 TDI BlueMotion est le plus frugal de la gamme

Wolfsburg / Tegernsee, avril 2014. Volkswagen a entièrement restructuré sa gamme de moteurs essence et diesels hautement efficaces. La nouvelle Polo est désormais encore plus économe. Ainsi, le TSI 95 ch (70 kW) (version avec boîte DSG) a vu sa consommation réduite de 21 pour cent par rapport à l'ancien TSI 90 ch (DSG) de la génération précédente. En outre, tous les moteurs respectent la norme antipollution Euro 6. Toutes les versions sont disponibles avec le système Start-Stop et le mode récupération d'énergie (de série à partir de 90 ch/66 kW).

Les nouveaux moteurs à essence

MPI et TSI. Désormais, tous les moteurs à essence proposés en Europe sont de nouveaux blocs trois cylindres ou quatre cylindres, soit entièrement nouveaux, soit inédits à bord de la Polo. La gamme de puissance couverte à la date du lancement est la suivante : 60 ch (44 kW) (injection indirecte/MPI), 75 ch (55 kW) (MPI), 90 ch (66 kW) (injection directe/TSI) et 110 ch (81 kW) (TSI). Sur la version dotée du système Start-Stop et du mode récupération d'énergie, la consommation et les émissions des moteurs d'entrée de gamme (jusqu'à 60 ch) sont passées respectivement de 5,5 l/100 km à 4,7 l/100 km et de 128 g/km CO₂ à 106 g/km CO₂. Arrivant au cours du deuxième semestre, le moteur TSI 95 ch (70 kW) de la Polo 1.0 TSI BlueMotion, premier turbo trois cylindres 1 litre à injection

directe sur cette gamme, est un modèle de vertu énergétique. Avec une consommation limitée à 4,1 l/100 km, il voit ses émissions de CO₂ s'établir à 94 g/km.

Versions BlueGT et GTI à suivre. Comme auparavant, les versions essence de la nouvelle Polo s'enrichiront dans le courant de l'année d'une version BlueGT avec coupure des cylindres ACT (gestion active des cylindres). Ce moteur développera 150 ch (110 kW) au lieu de 140 ch (103 kW) précédemment. Une nouvelle Polo GTI est également prévue. Dans cette configuration, la puissance passera de 180 ch (132 kW) à 192 ch (141 kW). Voici les caractéristiques détaillées des moteurs essence proposés au lancement de la Polo, ainsi que celles des modèles 1.0 TSI et 1.4 TDI de la Polo BlueMotion et du 1.4 TSI de la Polo BlueGT.

1.0 MPI 60 ch (44 kW). Le moteur d'entrée de gamme a une cylindrée de 999 cm³ et développe exactement 60 ch (44 kW) entre 5 000 et 6 000 tr/min. Son couple maximal de 95 Nm est disponible entre 3 000 et 4 300 tr/min. Dans la version de base, la consommation moyenne s'élève à 5,0 l/100 km (114 g/km CO₂), La version BlueMotion Technology (avec système Start-Stop et mode récupération) consomme 4,7 l/100 km et 106 g/km CO₂. La Polo 1.0 MPI de 60 ch atteint les 100 km/h départ arrêté en 15,5 s et affiche une vitesse de pointe de 161 km/h.

1.0 MPI 75 ch (55 kW). La version plus musclée du moteur 1,0 l possède la même cylindrée et les mêmes cotes d'alésage (74,5 mm) et de course (76,4 mm). Le surplus de puissance est obtenu par une modification de la distribution. En conséquence, la puissance maximale de 75 ch (55 kW) est disponible à 6 200 tr/min. Quant au couple maximum, il est identique (95 Nm). Ce bloc de 75 ch consomme en moyenne 5,1 l/100 km (116 g/km CO₂). La version BlueMotion Technology (avec système Start-Stop et mode récupération) se contente de 4,8 l/100 km, soit 108 g/km de CO₂. Dans cette configuration, la Polo atteint les 173 km/h et règle le 0 à 100 km/h en 14,3 s.

1.2 TSI 90 ch (66 kW). À partir de 90 ch, les moteurs essence de la Polo sont des turbos à injection directe (TSI) et dotés de série de la technologie BlueMotion avec système Start-Stop. Le plus petit moteur TSI à la date du lancement sur le marché développe 90 ch (66 kW) à 4 900 tr/min. La consommation moyenne du 1.2 TSI est limitée à 4,7 l/100 km (107 g/km CO₂). Grâce à la suralimentation, le couple du moteur s'élève à 160 Nm (de 1 400 à 3 500 tr/min). Et cela se traduit par un surcroît de vitesse clairement ressenti. La Polo 1.2 TSI 90 ch peut rouler jusqu'à 184 km/h et atteint les 100 km/h départ arrêté en 10,8 s. Dans cette catégorie de puissance, la nouvelle Polo peut être commandée avec une boîte à double embrayage 7 rapports DSG. Hormis les émissions de CO₂ (109 g/km), toutes les caractéristiques sont alors identiques.

1.0 TSI 95 ch (70 kW). Pour la première fois, Volkswagen proposera au deuxième semestre un modèle BlueMotion indépendant à moteur essence : la nouvelle Polo TSI BlueMotion. Le moteur essence turbo 1,0 litre à injection directe est un modèle entièrement nouveau, utilisé pour la première fois par Volkswagen dans le courant de l'année. Le trois-cylindres développe une puissance de 95 ch (70 kW). Avec une consommation de 4,1 l/100 km et des émissions de CO₂ à hauteur de 94 g/km, la Polo TSI BlueMotion établit un nouveau record sur le segment des cinq places à moteur essence.

1.2 TSI 110 ch (81 kW). Le moteur de 110 ch affiche une consommation de 4,8 l/100 km (110 g/km CO₂). Il développe sa puissance maximale à 5 000 tr/min et délivre un couple maximum de 175 Nm entre 1 500 et 4 000 tr/min. Avec ce moteur, la Polo 1.2 TSI peut rouler jusqu'à 196 km/h et atteint les 100 km/h départ arrêté en 9,3 s. Dans cette configuration, la boîte mécanique 6 vitesses de série peut être remplacée par une boîte DSG 7 vitesses. Dans ce cas, la consommation recule à 4,7 l/100 km (109 g/km CO₂).

1.4 TSI 150 ch (110 kW). Le TSI 1.4 l de la Polo BlueGT développe désormais 150 ch (110 kW), contre 140 ch (103 kW) jusqu'à présent. Le couple moteur maximal de 250 Nm est disponible à partir de

1 500 tr/min. La transmission à l'essieu avant est assurée par une boîte 6 vitesses (ou DSG 7 vitesses en option). Équipée d'une boîte mécanique, la Polo BlueGT consomme en moyenne 4,8 l/100 km (110 g/km CO₂). En combinaison avec la boîte DSG 7 vitesses, la consommation baisse même à 4,7 l/100 km (108 g de CO₂/km). Cette efficacité n'empêche pas la vitesse maximale de progresser de 10 km/h, passant à 220 km/h. La caractéristique technique prépondérante du moteur de la BlueGT réside dans le système de gestion active des cylindres ACT. La mise à l'arrêt temporaire des deuxième et troisième cylindres à faible et à moyenne charge permet de réduire la consommation d'environ 0,3 l/100 km en cycle européen. À vitesse constante, le gain de carburant peut même atteindre un litre aux 100 km.

Les nouveaux moteurs diesels

TDI. À l'instar des moteurs essence, les turbodiesels à injection directe sont nouveaux sur la Polo. Les TDI trois cylindres ont une cylindrée de 1,4 l (1,2 et 1,6 l auparavant) et sont dotés de série d'un système Start-Stop. La gamme de puissance est identique à celle de la génération précédente : 75 ch (55 kW), 90 ch (66 kW) et 105 ch (77 kW). Si les versions de 90 ch et 75 ch sont déjà sur le marché, la version 105 ch suivra ultérieurement.

Common Rail et arbre d'équilibrage. Les nouveaux trois-cylindres offrent un niveau de confort remarquable. D'une part en raison de l'injection Common Rail qui fait valoir ses avantages en la matière, d'autre part parce que Volkswagen a rendu le moteur particulièrement silencieux et obtenu un niveau de vibrations très faible avec des paliers de moteur spécifiques, un arbre d'équilibrage et un volant d'inertie à deux masses. Enfin, la présence d'un cache-moteur innovant et d'un coffrage spécial pour le carter d'huile contribue à réduire davantage encore les émissions acoustiques. Les émissions polluantes et la consommation de carburant ont également été revues à la baisse. Une fois de plus, la Polo TDI BlueMotion de 75 ch montre la voie à suivre en matière de sobriété. Volkswagen est

parvenu à baisser sa consommation de 3,4 l/100 km, déjà exceptionnelle, à 3,1 l/100 km (88 g/km CO₂ au lieu de 82 g/km). Pourtant, les deux TDI disponibles au lancement sur le marché font également référence en matière de consommation minimaliste.

1.4 TDI de 75 ch (55 kW). La comparaison des caractéristiques techniques entre le nouveau 1.4 TDI et l'ancien 1.2 TDI se révèle instructive : en effet, le passage de la cylindrée à 1,4 l se traduit par un couple au démarrage bien meilleur, mais aussi par une courbe de couple et de puissance plus harmonieuse. Même sur la version de 75 ch (55 kW), le couple maximum de 210 Nm est disponible dès 1 500 tr/min. Le trois-cylindres développe sa puissance maximale entre 3 000 et 3 750 tr/min. Il permet à la Polo d'atteindre la vitesse de 173 km/h et de passer de 0 à 100 km/h en seulement 12,9 s. Pour autant, la Polo TDI ne consomme pas plus que 3,4 l/100 km. Le moteur installé à bord de la Polo BlueMotion, entièrement tournée vers l'efficacité, est même encore plus économe. En effet, le soubassement modifié, la grille de calandre polie et le becquet avant aux propriétés aérodynamiques optimisées réduisent le coefficient de résistance à l'air de la carrosserie. Les pneumatiques à faible résistance au roulement contribuent également à réduire de manière exemplaire la consommation de la Polo qui s'affiche à seulement 3,1 l/100 km (82 g/km CO₂). Cette Polo est ainsi le diesel cinq places le plus sobre au monde. Dotée d'un réservoir de 45 litres et d'une boîte manuelle cinq vitesses, la Polo TDI BlueMotion atteint une autonomie théorique de 1 400 km, ce qui correspond à un aller simple sans arrêt de Flensburg à Venise !

1.4 TDI de 90 ch (66 kW). Les progrès obtenus sont également spectaculaires sur la Polo TDI 90 ch, puisque le nouveau modèle affiche une consommation de 3,4 l/100 (88 g/km CO₂). La « grande » Polo TDI peut rouler jusqu'à 184 km/h et passe de 0 à 100 km/h en 10,9 s.

Les boîtes de vitesses

Boîtes 5, 6 et 7 vitesses. La nouvelle Polo est livrée de série avec des boîtes 5 vitesses précises et bien étagées. Dans le cas du 1.2 TSI 110 ch et du 1.4 TSI 150 ch de la BlueGT, le moteur est associé à une boîte mécanique 6 vitesses. Les amateurs d'efficacité, de dynamique et de confort extrêmes se tourneront vers la boîte à double embrayage DSG 7 rapports optionnelle de la nouvelle Polo. Celle-ci sera proposée dès le lancement de la nouvelle Polo pour les deux moteurs TSI les plus puissants (90 et 110 ch) et pour le TDI 90 ch. Différents paramètres, courbes caractéristiques et cartographies permettent d'adapter la boîte automatique au moteur auquel elle sera associée.

Le châssis

Essieux McPherson et à bras tirés. Le train roulant est basé sur une architecture de base composée d'un essieu avant McPherson et d'une suspension arrière à bras tirés. Bien sûr, le correcteur électronique de trajectoire ESC est également disponible de série à bord de la Polo. À cela s'ajoutent de nombreux modules électroniques tels que le système antiblocage des roues (ABS), l'aide au démarrage en côte, la régulation d'antipatinage à la traction (ASR), la régulation du couple d'inertie du moteur (MSR), les blocages de différentiel électroniques (EDS) et le système de répartition du couple (XDS+). Sans oublier l'affichage du contrôle de pression des pneus (RKA), également de série.

Un design de qualité pour un statut hors classe

La Polo gagne en souveraineté grâce à une ligne affûtée

L'avant redessiné hérite pour la première fois de doubles phares à LED

Nouveaux systèmes d'infodivertissement et apps via MirrorLink™

Wolfsburg / Tegernsee, avril 2014. Le design souverain de la Polo, constitué de lignes claires et précises, a été affiné et affûté. Les designers ont donné un tour encore plus marquant à l'avant et à l'arrière du best-seller. Dans le même temps, les phares et les feux arrière, de conception nouvelle, ont gagné en charisme. La nouvelle Polo mesure 3 972 mm de long (+ 2 mm), 1 682 mm de large (sans rétroviseurs extérieurs) et 1 453 mm de haut.

L'extérieur en détail

L'avant. Le restylage du pare-chocs et l'adoption d'une prise d'air inférieure plus grande donnent un caractère beaucoup plus sportif et tridimensionnel à la partie avant. Un nouveau jonc chromé relie les deux phares antibrouillard, ayant l'avantage d'apporter un détail stylistique structurant et de donner plus de largeur à la Polo. Dans le même temps, il contribue à abaisser le centre de gravité visuel. L'intégration formelle de la grille de calandre au design des phares est accompagnée par un élément chromé. Sur les Polo Comfortline et Highline, cette ligne relie le centre des phares et le bandeau horizontal de la calandre, produisant une impression plus souveraine.

Phares LED. Un système d'éclairage au design innovant fait son arrivée à bord de la nouvelle Polo. Sur la version haut de gamme des phares de la Polo, les phares LED constituent une nouveauté sur la gamme et sur ce segment. Compte tenu de leur type de construction

et des réflecteurs marquants, les phares LED à double optique, au design avant-gardiste et riche en détails, se reconnaissent de loin. La lumière des phares LED est encore plus blanche et semblable à la lumière du jour que celle des phares xénon. Elle fatigue moins les yeux du conducteur lors des trajets de nuit ou à la tombée du jour. Ces phares LED seront disponibles sur les versions Polo Trendline, Comfortline, Highline et GTI.

L'arrière. Au niveau du bouclier arrière, la largeur est soulignée par des évolutions stylistiques, mais aussi par une structuration horizontale plus claire et un emplacement plus large pour la plaque minéralogique. Ses contours de forme trapézoïdale pointent vers les roues arrière, donnant une tension plus dynamique à la surface de toute la partie arrière. De même, les catadioptres intégrés au pare-chocs concourent à élargir visuellement la voiture. D'autre part, les feux ont été redessinés.

La silhouette. De côté, la Polo nouvelle version se reconnaît aux six nouveaux modèles de jantes en alliage léger sur les dix disponibles. Les jantes en alliage léger de série destinées aux versions Polo Comfortline (15") et Polo Highline (16") sont également nouvelles. Une jante en alliage léger 17" de conception nouvelle est également disponible en option. À cela s'ajoutent trois nouvelles jantes en alliage léger pour le modèle Polo BlueMotion (15"), CrossPolo (17") et Polo GTI (17"). Enfin, un nouvel enjoliveur a été dessiné pour les jantes en acier 15" prévues pour la version d'entrée de gamme « Trendline ».

Huit nouveaux coloris. Du côté des peintures, huit nouveaux coloris font leur arrivée pour un total de quinze nuances : « Pure White », « Urano Grey », « Blue Silk Metallic » (jusqu'à présent coloris exclusif pour la Polo BlueGT), « Sunset Red Metallic », « Corn Flower Blue » et « Clear Water Blue Metallic » (spécialement pour la Polo BlueMotion), ainsi que « Honey Orange Metallic » et « Titanium Beige Metallic » (nuances individuelles pour la CrossPolo).

L'intérieur en détail

Nouvelle disposition des instruments et de la console centrale.

L'intérieur de la toute nouvelle Polo révèle de nombreuses améliorations ergonomiques et optiques. Outre les nouveaux volants à trois branches de la Golf, on remarque immédiatement le nouveau combiné d'instruments avec une optique de tubes 3D. Les instruments conçus selon les codes esthétiques de Volkswagen sont riches en détails et d'exécution très précise. La nouvelle disposition des commandes sur la console centrale est d'une grande lisibilité. Au niveau supérieur, sous les buses d'aération, se trouve un bandeau fonctionnel à neuf touches au lieu de sept. Le commutateur de feux de détresse y occupe une position centrale, idéale d'accès.

Nouveaux systèmes de radio et radionavigation. Au-dessous, le niveau suivant de la console centrale intègre le module d'infodivertissement, bien visible. La toute dernière Polo est la première Volkswagen à embarquer la deuxième génération des systèmes de radio et radionavigation du « Système d'infodivertissement modulaire » (MIB). Quatre appareils à écran tactile sont disponibles au choix : le modèle « Composition Touch » constitue l'entrée de gamme avec un écran monochrome 5", des interfaces SD et AUX-IN, ainsi que les haut-parleurs avant. Plus richement doté, le modèle « Composition Colour » offre un écran couleur 5", deux haut-parleurs supplémentaires à l'arrière, un lecteur de CD (incluant les fonctions MP3/WMA) et la diversité de phases (système de réception dual). Le haut de gamme des modèles radio/CD est dénommé « Composition Media ». Il inclut notamment une interface USB et un écran couleurs 6,5 pouces avec capteur de proximité, une interface de téléphonie Bluetooth, une visionneuse JPEG pour l'affichage des photos et une commande vocale en option. Le modèle « Discover Media » est l'appareil haut de gamme de la nouvelle génération d'infodivertissement. Il se distingue du « Composition Media » par la présence d'un système de navigation. Les systèmes peuvent être enrichis en option d'une intégration iPod

(MEDIA-IN) et d'une caméra de recul (à partir de Composition Colour).

MirrorLink™ amène les applications à bord. Désormais, le système MirrorLink™ peut être installé en option à bord de la Polo avec les systèmes d'infodivertissement « Composition Media » et « Discover Media ». Ainsi, les contenus et les fonctions présents sur le smartphone pourront à l'avenir être affichés sur l'écran tactile du système d'infodivertissement de la Polo, et même être commandés depuis cet écran. Afin de ne pas distraire l'attention du conducteur, seules quelques applications spécifiques pourront être utilisées en cours de déplacement. Volkswagen proposera par exemple des applications qui permettront d'avoir accès aux données véhicule telles que le régime moteur, la vitesse ou le contenu du réservoir, en plus des données de géolocalisation du système de navigation. Il sera également possible d'utiliser des applications sans lien direct avec la voiture, comme la radio Internet ou les services d'information, si elles supportent la technologie MirrorLink™. Pour améliorer la qualité de réception tout en réduisant sensiblement le rayonnement du téléphone portable, le smartphone peut être relié sans fil à l'antenne extérieure de la Polo grâce à l'interface de téléphonie mobile « Comfort ». Pour cela, il suffit de connecter le téléphone sur l'emplacement prévu à cet effet dans la console centrale. Le téléphone peut être rechargé via un connecteur USB.

Nouvelle commande de climatisation et baguettes chromées. Les designers de l'intérieur ont également optimisé les commandes de climatisation (réglage manuel ou automatique), qui se trouvent au-dessous des systèmes d'infodivertissement. Enfin, des baguettes chromées rehaussent l'atmosphère déjà raffinée sur les contre-portes, les buses d'aération et de la console de levier de vitesses.

Équipements de série et équipements spéciaux

Trois niveaux de finition, une édition spéciale et cinq spécialistes

Nouveau modèle exclusif « Fresh » pour le lancement de la nouvelle Polo

Finitions « Trendline », « Comfortline » et « Highline » grandement revalorisées

Modèles autonomes CrossPolo, BlueGT, GTI et BlueMotion (TSI et TDI)

Wolfsburg / Tegernsee, avril 2014. Comme la version précédente, la Polo année-modèle 2014 est disponible dans les finitions « Trendline », « Comfortline » et « Highline ». Les équipements de série des trois niveaux de finition ont été considérablement revalorisés. D'autre part, l'édition spéciale exclusive Polo Fresh fait ses débuts dès le lancement de la nouvelle gamme. La nouvelle CrossPolo est également disponible dès à présent sur le marché. Volkswagen étoffera sa gamme de modèles dans le courant de l'année en y ajoutant la nouvelle Polo BlueGT, la Polo GTI et la Polo TDI BlueMotion, ainsi qu'une Polo TSI BlueMotion.

Polo Fresh, une édition spéciale pour accompagner à l'occasion du lancement

Extérieur personnalisé. Comme pour les débuts de la up! et de la Beetle, Volkswagen fête le lancement de la Polo en Europe en présentant une série spéciale avec un équipement exclusif : la Polo « Fresh ». Elle se caractérise principalement par un intérieur bicolore d'une élégance extrême. Livrée avec des jantes 16" au nouveau design « Portago » (avec le coloris exclusif « High Gloss Steel ») et une peinture « Cornflower Blue » par défaut, la série spéciale se distingue visuellement par des rétroviseurs extérieurs peints en noir, l'éclairage de la plaque d'immatriculation à LED, une grille de calandre de couleur noir brillant, des phares antibrouillard de série,

des vitres arrière teintées (à partir du montant de porte), des feux arrière foncés et des logos « Fresh » sur les ailes avant. La couleur « Cornflower Blue », choisie pour la communication autour du modèle, peut être remplacée par quatre autres coloris : « Pure White », « Reflet d'Argent », « Oryx White » et « Noir Intense ».

Intérieur personnalisé. La Polo Fresh fait honneur à son appellation jusque dans l'habitacle, puisqu'elle est la première Polo à être entièrement conçue en deux couleurs. Les surfaces claires en motif « Céramique » sur les inserts de portière et sur le bas de la planche de bord, y compris le couvercle de la boîte à gants, sont particulièrement nobles. Les bandes centrales des sièges sont également en « Céramique », contrastant avec les parties en « Palladium foncé », notamment les habillages de porte, la partie supérieure de la planche de bord, la console centrale avec son cache contrastant en « Dark Rhodium Fine », les bandes latérales et les éléments rapportés des sièges Sport, l'accoudoir central et les parties inférieures des montants de pare-brise et montants de portière. Les bandes centrales des sièges peuvent également être choisies en « Palladium foncé » en option. Le volant est habillé d'un cuir noir aux surpiqûres contrastantes claires (« Céramique »), particulièrement élégant, tout comme le levier de frein à main et le levier de vitesses. Cet intérieur exclusif est complété par des pédales d'aspect aluminium, des tapis de sol textiles avec bordure de couleur, un éclairage d'ambiance à LED blanches au niveau de la console centrale et un éclairage de plancher de couleur assortie.

La Polo Trendline en détail

Un modèle d'entrée de gamme attractif. Les nouveaux acheteurs bénéficient d'une dotation encore plus avantageuse, notamment sur la version d'entrée de gamme. En Allemagne, par exemple, les équipements fournis de série sur la Polo Trendline comprennent désormais des jantes 15" (au lieu des 14"), une banquette arrière fractionnable avec double plancher de chargement, une nouvelle direction électromécanique, la télécommande de verrouillage

centralisé des portières, l'affichage multifonctions et l'affichage de la pression des pneumatiques.

Tout sauf une version de base. Le modèle d'entrée de gamme se démarque à l'intérieur par ses applications en noir luxueux et ses sièges en tissu à motif « Grip ». Bien sûr, la Polo Trendline inclut de nombreux équipements de confort et de sécurité. Du côté de la sécurité active, la dotation de série comprend notamment l'ABS, le correcteur électronique de trajectoire ESC et l'aide au démarrage en côte. Du côté de la sécurité passive, la Polo dispose d'airbags frontaux et tête/thorax combinés (airbag frontal passager débrayable), mais aussi de cinq appuie-tête, de cinq ceintures de sécurité à trois points d'ancrage (réglables en hauteur à l'avant), de prétensionneurs et de limiteurs d'effort de ceinture à l'avant, ainsi que de fixations Isofix pour sièges enfants (aux places extérieures de la banquette). Les appuie-tête avant ont été conçus de manière à prévenir les blessures du rachis cervical. En matière de confort, la finition Polo Trendline inclut de série une liste d'équipements non exhaustive : lève-vitres électriques, verrouillage centralisé par télécommande, banquette asymétrique rabattable, double plancher de coffre, affichage multifonctions et témoin de pression des pneus, cache-bagages, signal d'oubli d'extinction des feux, réglage en hauteur du siège conducteur, miroir de courtoisie intégré aux pare-soleil et vitres athermiques teintées vertes.

La Polo Comfortline en détail.

Une gamme intermédiaire raffinée. Les équipements de la Polo Comfortline s'enrichissent de jantes 15" en alliage léger de type « Tosa » (jantes 15" en acier jusqu'à présent), du système ParkPilot à l'avant, du système de radio « Composition Touch » et de l'affichage multifonctions « PLUS ». La finition « Comfortline » se reconnaît d'autre part au jonc chromé entourant la prise d'air, aux rétroviseurs extérieurs et aux poignées de porte dans la couleur de la carrosserie, ainsi qu'aux phares à double optique H7 redessinés. Côté confort, une liste d'équipements impressionnante complète la

finition de base : climatisation semi-automatique (« Climatic »), rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement, siège passager réglable en hauteur, tiroirs sous les sièges avant, divers cerclages d'aspect aluminium (instruments, buses d'aération, commutateur d'éclairage, commandes radio et climatisation) et aumônières au dos des sièges avant. Les sièges de la finition Comfortline sont habillés de tissus nobles au motif « Rail ».

La Polo Highline en détail

Polo ultime. La Polo Highline est dotée de série du nouveau détecteur de fatigue et de jantes en aluminium 16" « Portago » (15" auparavant). À l'extérieur, la plus luxueuse des Polos se distingue de la finition « Comfortline » par ses phares antibrouillard de série et un cache noir brillant dans la grille de prise d'air. À l'intérieur, une multitude de détails instaure une atmosphère particulièrement raffinée : volant cuir trois branches (branche médiane chromée dans sa partie inférieure), accoudoir central avant, sièges Sport réglables en hauteur à l'avant, levier de frein à main et pommeau de levier de vitesses en cuir et sièges en tissu à motif « Cell ».

La nouvelle CrossPolo en détail

Une Polo pour la jungle urbaine. Le dispositif de protection anti-encastrement argenté au niveau des pare-chocs avant et arrière ainsi que les caches noirs des passages de roue, des jupes et des portes confèrent à l'actuelle version de la CrossPolo un caractère tout-terrain autonome. Les rétroviseurs également argentés indépendamment de la couleur de la voiture et les rampes de pavillon anodisées attribuent au véhicule une sportivité accrue. Désormais, deux nouveaux coloris métallisés (« Honey Orange » et « Titanium Beige ») et de nouvelles jantes 17" en alliage léger de type « Canyon » complètent la gamme d'équipement. Autre détail luxueux : les nouveaux feux arrière foncés.

Rien ne manque. Des tissus exclusifs spécialement conçus pour cette Polo ennoblissent par ailleurs la CrossPolo équipée de série de sièges Sport, de phares H7 (bi-xénon en option) et de phares antibrouillard. Le nouveau volant ainsi que le levier de vitesses et le levier de frein à main sont revêtus de cuir ; des surpiqûres contrastantes colorées soulignent le caractère haut de gamme de l'habitacle bicolore au même titre que le combiné d'instruments à optique tubulaire et les applications chromées mates. Le CrossPolo peut être commandé en Europe avec une gamme de trois moteurs essence et trois moteurs diesels, couvrant une gamme de 75 ch (55 kW) à 110 ch (81 kW). En Allemagne, seuls deux moteurs essence et deux diesels accompagneront le lancement du modèle sur le marché étant donné que la gamme de puissance commence à 90 ch (66 kW).

Les nouvelles Polo TDI et TSI BlueMotion en détail

Faible résistance à l'air et au roulement. En version TDI ou TSI, la Polo BlueMotion accorde la priorité absolue à l'efficacité. Pour autant, sobriété n'est pas synonyme d'austérité et les deux modèles se montrent exemplaires en matière de confort. Au chapitre de l'efficacité, le soubassement modifié, la grille de calandre polie et le becquet avant aux propriétés aérodynamiques optimisées réduisent le coefficient de résistance à l'air de la carrosserie. Les pneumatiques à faible résistance au roulement contribuent également à réduire de manière exemplaire la consommation de la Polo. S'agissant du confort et de la modernité, les talents durables de la Polo TSI BlueMotion et TDI BlueMotion sont soulignés notamment par le coloris « Clearwater Blue Metallic » créé en exclusivité pour ces modèles. Les nouvelles roues en alliage léger de 15" « Buenos Aires » sont également réservées aux deux modèles Polo BlueMotion. Le tissu exclusif, les liserés chromés et le revêtement cuir du volant, du levier de vitesses et du levier de frein à main soulignent également l'atmosphère haut de gamme à l'intérieur de la BlueMotion.

La nouvelle Polo BlueGT en détail

Carrosserie surbaissée de 15 mm. La Polo BlueGT, premier modèle de la série et de la marque à disposer de la coupure sélective des cylindres, présente plusieurs spécificités visuelles autant à l'extérieur qu'à l'intérieur. À l'extérieur, on la reconnaît notamment à ses feux arrière foncés, ses jantes aluminium 17 pouces, son spoiler de toit, ses jupes latérales, ses pare-chocs caractéristiques et sa carrosserie abaissée de 15 mm, tous équipements disponibles de série. L'intérieur se distingue par des détails tels que l'affichage multifonctions élargi (mention ACT) et des sièges Sport à l'avant.

Équipements spéciaux

Une apparition remarquée. À l'image des équipements de série, les équipements spéciaux ont également été revalorisés, au-delà des nouveaux systèmes de confort, d'infodivertissement et d'aide à la conduite. Des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement font leur apparition au catalogue, de même que la commutation automatique des feux de route et une caméra de recul. Comme sa devancière, la nouvelle Polo sera disponible avec un grand toit coulissant/entrebâillant panoramique. Dans le cadre du programme R-Line, la société Volkswagen R GmbH a conçu pour la Polo Comfortline et la Polo Highline un nouveau pack intérieur et un nouveau pack extérieur. D'autre part, plusieurs jantes en alliage léger R-Line sont proposées aux formats 16" et 17". Voici les caractéristiques détaillées des packs R-Line.

Extérieur R-Line. Les packs R-Line ont été redéfinis. À l'extérieur, les designers ont développé pour la Polo une nouvelle grille de calandre brillante arborant le logo R-Line ; la grille de ventilation inférieure a elle aussi été repensée dans le style de la grille de calandre au coloris noir brillant. Le pack extérieur inclut également la jante en alliage léger « Salvador ». Parmi les détails du pack extérieur, on trouve par ailleurs des pare-chocs au design R-Line

(avec feux antibrouillard et éclairage directionnel intégrés à l'avant), des seuils de portes élargis, un diffuseur R-Line à l'arrière, un spoiler de toit personnalisé et des sorties d'échappement chromées (visibles selon le type de motorisation).

Intérieur R-Line. Le pack intérieur a été modifié encore davantage. Volkswagen R GmbH a doté les sièges Sport d'un nouveau revêtement R-Line au motif « Race/San Remo » (« cuir/Alcantara » en option) et logo R-Line, repensé le volant Sport multifonctions et également modifié le « petit pack cuir » (levier de vitesse et de frein à main) et les tapis de sol. Tous ces équipements sont ornés de surpiqûres « Gris Cristal ». On retrouvera par contre des éléments comme le pavillon noir, les caches et le cadre noirs au niveau de la console centrale et des bouches d'aération, les baguettes de seuil de porte R-Line et les pédales en acier spécial.

Nouvelle Polo – Principales données

Les principaux aspects par ordre alphabétique

- **Boîtes de vitesses de série et automatiques :**
 - Boîtes 5 et 6 vitesses, boîte DSG 7 vitesses.
- **Châssis :**
 - Avant : ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs à gaz télescopiques, guidage des roues par jambe de guidage et bras triangulaire inférieur.
 - Arrière : amortisseurs à gaz avec ressorts séparés, guidage des roues par suspension à bras tirés avec barre stabilisatrice intégrée.
- **Dimensions :**
 - Longueur : 3 972 mm.
 - Largeur : 1 682 mm hors rétroviseurs.
 - Hauteur : 1 453 mm.
- **Infodivertissement :**
 - Radio « Composition Touch » (5 pouces).
 - Radio « Composition Colour » (5 pouces).
 - Radio « Composition Media » (6,5 pouces).
 - Radio « Composition Media » avec fonction navigation « Discover Media » (6,5 pouces).
 - MirrorLink™.
- **Lancement sur le marché européen :**
 - Depuis le printemps 2014.
- **Modèles indépendants :**

BlueMotion (TSI et TDI), BlueGT, Cross, GTI et série spéciale Fresh.
- **Moteurs – Diesels (à la date de lancement) :**
 - 1.4 TDI de 75 ch (55 kW).
 - 1.4 TDI de 90 ch (66 kW).
- **Moteurs – Essence (à la date de lancement) :**
 - 1.0 MPI 60 ch (44 kW).
 - 1.0 MPI 75 ch (55 kW).
 - 1.2 TSI 90 ch (66 kW).
 - 1.2 TSI 110 ch (81 kW).
- **Niveaux de finition :**
 - Trendline, Comfortline, Highline.
- **Nouveaux coloris :**
 - « Pure White », « Urano Grey », « Blue Silk Metallic » (auparavant coloris exclusif pour la Polo BlueGT), « Sunset Red Metallic », « Corn Flower Blue », et « Clear Water Blue Metallic » (spécialement pour la Polo BlueMotion), ainsi que « Honey Orange Metallic » et « Titanium Beige » (tous deux en exclusivité pour la CrossPolo).

- **Systèmes d'assistance et d'aide à la conduite :**
 - Régulateur de vitesse adaptatif ACC.
 - Electronic Stability Control (ESC) avec ABS, assistance de freinage d'urgence, régulation d'antipatinage à la traction, régulation du couple d'inertie du moteur, répartition électronique de la force de freinage, blocages de différentiel électroniques (de série) et système de répartition du couple (XDS+).
 - Régulateur de vitesse (Cruise Control).
 - Détecteur de fatigue.
 - Freinage multicollision (de série).
 - ParkPilot.
 - Caméra de recul Rear View.
 - Châssis Sport Select.
 - Système de reconnaissance de l'environnement Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville.
- **Technologie phares :**
H7, phares à double optique H7, bi-xénon, LED.
- **Transmission :**
 - Roues avant motrices.