



presse • news • prensa • fisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻界

Volkswagen News

**Salon international de l'automobile,
Genève, Mars 2015**

Remarques :

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

Identifiant utilisateur : **genf2015**; mot de passe : **vwchnews**

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

* = Toutes les consommations et performances indiquées dans le présent dossier de presse sont des valeurs prévisionnelles (dernière mise à jour en février 2015). Toutes les indications relatives aux équipements se réfèrent à la gamme de modèles proposée en Allemagne. Elles peuvent différer dans d'autres pays.

Salon international de l'automobile de Genève 2015

› Sport Coupé Concept GTE	07	›
› Touran	43	›
› Passat Alltrack	65	›
› Sharan	87	›
› Golf GTD SW	103	›
› Golf TSI BlueMotion	115	›



**Première mondiale –
Sport Coupé Concept GTE
Le coupé quatre portes ouvre
une nouvelle ère du design Volkswagen**

Le Sport Coupé Concept GTE fascine par son design exclusif de voiture de sport

Concept car high-tech avec interface nouvelle génération et motorisation hybride

Dix informations clés sur le Sport Coupé Concept GTE :

1. Le Sport Coupé Concept GTE est le nom d'un nouveau langage esthétique moderne signé Volkswagen.
2. Le concept car associe au design de sportive exclusive une carrosserie quatre portes et un grand hayon.
3. Le Sport Coupé Concept GTE se positionne au-dessus de l'actuelle Volkswagen CC.
4. Le coupé mesure 4 870 mm de long, avec un empattement étonnant de 2 841 mm. Résultat : un maximum d'espace à l'intérieur.
5. Le système Active Info Display (instrument principal numérique) présente un graphisme en trois dimensions d'un grand raffinement.
6. Le système de navigation peut tenir compte des données biométriques du conducteur pour le calcul des suggestions d'itinéraires.
7. Le Sport Coupé Concept GTE met en œuvre une architecture hybride rechargeable (TSI + deux moteurs électriques) d'une puissance totale de 380 ch.
8. Le coupé affichant une vitesse maximale de 250 km/h peut parcourir au moins 50 km en mode électrique pur « E-Mode ».
9. Le Sport Coupé Concept GTE passe de 0 à 100 km/h en seulement 5,0 s (en « mode GTE »).
10. La transmission intégrale innovante utilise un arbre à cardan électrique.



Wolfsburg/Genève, mars 2015. Volkswagen profite du Salon de l'automobile de Genève 2015 pour dévoiler en première mondiale son Sport Coupé Concept GTE. Ce modèle avant-gardiste est le protagoniste d'un nouveau langage esthétique moderne signé Volkswagen. « Le Sport Coupé Concept GTE est le double résultat d'une évolution et d'une révolution. Sur la base d'un ADN esthétique, ce concept car montre avec quelle fascination la marque numéro 1 du groupe en volume va marquer l'avenir immédiat », explique Walter de Silva, Chef du Service Design du Groupe Volkswagen AG. Heinz-Jakob Neußer, Membre du Directoire de la marque Volkswagen, en charge du Développement, poursuit : « Cette étude est un coupé d'un dynamisme à couper le souffle, du jamais vu sur ce segment ! Avec son design qui évoque l'univers des voitures de sport exclusives – complété par la fonctionnalité du hayon et la spaciosité d'un quatre-places –, le Sport Coupé Concept GTE offre une solution de remplacement séduisante face aux berlines classiques des segments B et C.

» Klaus Bischoff, Chef du Service Design de la marque Volkswagen, ajoute :
« Le Sport Coupé Concept GTE est un nouveau témoignage majeur du design expressif. Inimitable et repensé de A à Z. C'est un marqueur stylistique. Avec cette étude, Volkswagen ne présente pas seulement le nouveau design d'un modèle inédit, il lève un coin du voile sur une nouvelle ère en matière de design. »

Interface haut de gamme. L'intérieur du Sport Coupé Concept GTE est aussi avant-gardiste que l'extérieur. Le design extrêmement clair, la perfection ergonomique et les nouvelles interfaces interactives homme-machine – notamment l'utilisation des données biométriques du conducteur et un nouveau système Active Info Display au graphisme 3D – instaurent une atmosphère avant-gardiste à bord qui s'accorde à la perfection avec le design expressif de l'extérieur.

GTE, l'hybride rechargeable de Volkswagen. Si le design est précurseur, la technique l'est tout autant. Le sigle GTE est à lui seul une promesse de motorisation révolutionnaire. Depuis les débuts de la Golf GTE et avec l'arrivée cette année de la Passat GTE, ces trois lettres symbolisent les modèles à motorisation hybride rechargeable. Ces voitures peuvent parcourir environ 50 km en mode électrique pur tout en maîtrisant les grandes distances avec souveraineté. Le tout avec un dynamisme des plus remarquables. Où silence rime avec puissance. Il est envisageable de décliner des versions GTE sur tous les segments, comme l'a montré l'étude de SUV présentée au Salon de Detroit (Michigan, États-Unis). Avec le Sport Coupé Concept GTE dévoilé à Genève, Volkswagen enrichit le concept GTE d'une dimension résolument avant-gardiste. Le coupé GTE de 380 ch (279 kW) partage les qualités de routière longue distance d'un Gran Turismo, tout en offrant une possibilité de trajets zéro émission grâce à la présence de deux moteurs électriques et d'une batterie

également rechargeable en externe. L'étude affiche une consommation moyenne (mixte) de 2,0 l/100 km pour une vitesse maximale de 250 km/h.

Une classe à part. Pour Volkswagen, les catégories moyenne et supérieure se divisent en segments B, C et D. La toute nouvelle Passat, par exemple, est la référence de la catégorie moyenne, autrement dit sur le segment B à hauts volumes. La Volkswagen CC, quant à elle, se positionne sur le segment B supérieur et la berline haut de gamme Phaeton est un représentant typique du segment D. Ayant une place naturelle dans le segment B supérieur, l'étude présentée à Genève s'oriente pourtant davantage vers le segment C. « Le Sport Coupé Concept GTE est un modèle que nous plaçons en interne au-dessus de l'actuelle Volkswagen CC. Nous allons enrichir ce segment par un design premium à la fois exclusif et dynamique, susceptible de donner une nouvelle dimension à la notion d'avant-garde », explique Klaus Bischoff, ajoutant : « Nous avons un objectif en

tête en concevant ce modèle : créer un coupé sport quatre portes irrésistible, inspirant à tous les observateurs le désir immédiat de le posséder. »

Des proportions dynamiques. Le design charismatique du Sport Coupé Concept GTE repose, une fois de plus, sur la plateforme transversale modulaire MQB de Volkswagen. Elle ouvre la voie à la mise en œuvre de proportions fascinantes, ainsi qu'à une utilisation idéale de l'espace à bord. La clé du succès réside dans le rapport entre la longueur totale et l'empattement, soit respectivement 4 870 mm et 2 841 mm. Il en résulte une longueur intérieure confortable de 1 871 mm et des porte-à-faux compacts à souhait (909 mm à l'avant, 1 120 mm à l'arrière, mesures depuis le centre de l'axe). Dans le même temps, Volkswagen a plaqué sur les quatre grandes roues de 21 pouces une carrosserie quatre portes très basse (1 407 mm) et large (1 865 mm). Et grâce à la plateforme MQB, l'utilisation de l'espace à bord est excellente. En effet, en

dépit des dimensions dynamiques, le Sport Coupé Concept GTE, doté d'un toit ouvrant panoramique, se distingue par une garde au toit remarquable à l'avant et à l'arrière. Le grand hayon, que l'on n'identifie pas comme tel de l'extérieur, cache un coffre de 480 l. Oui à l'avant-garde, non aux concessions.

Le design extérieur

Une Volkswagen charismatique. Avec son allure avant-gardiste, le Sport Coupé Concept GTE rebat les cartes du jeu automobile. En cas d'adoption en série, ce coupé quatre portes se présenterait comme une voiture de sport à un tarif très séduisant pour tous les automobilistes ayant besoin d'une voiture avec plus de deux portes et appréciant les formes d'une jolie carrosserie. L'adoption en série d'un design aussi audacieux que celui du Sport Coupé Concept GTE est un projet ambitieux, surtout quand il s'agit de rendre ce rêve économiquement abordable. Mais avec la plateforme transversale modulaire et un ADN

esthétique parfaitement original, Volkswagen a réuni toutes les conditions pour pouvoir faire de cette création originale une voiture de série à moyen terme. « C'est tout notre savoir-faire, associé à un maximum de créativité, qui se retrouve dans le design expressif du Sport Coupé Concept GTE, explique Klaus Bischoff ; nous avons là un coupé quatre portes qui revendique le design charismatique d'une sportive – cette voiture explore des territoires nouveaux et montre à quel point notre nouveau langage esthétique offre une multitude de facettes possibles. » Le design du Sport Coupé Concept GTE est détaillé ci-après.

L'avant – Quand la calandre et les projecteurs ne font qu'un. Plus que jamais, la calandre, les phares et l'emblème VW du Sport Coupé Concept GTE fusionnent pour livrer une vision totalement nouvelle de la proue Volkswagen. Les designers ont pris le parti d'une structure résolument tridimensionnelle et ont créé un visage incroyablement original et extrêmement dynamique. La calandre

est encadrée par les phares doubles à LED débordant largement sur l'intérieur de la face avant. Ils sont eux-mêmes enserrés par une lame de calandre en aluminium dont les extrémités sont retournées vers le haut, tel le bout des ailes d'un avion d'affaires (winglets). La forme de ces winglets est reprise en différents endroits de l'extérieur et de l'intérieur, imprimant sa marque à l'ensemble de la voiture tel un fil rouge.

› **Un design lumineux marquant.** Dans la zone de la calandre, les winglets de la lamelle supérieure encadrent les modules de LED intérieurs (feux de route + feux de jour à plusieurs points) ; la deuxième lamelle entoure les modules de LED extérieurs (feux de croisement + feux de jour à plusieurs points). Grâce aux bandeaux de LED intégrés, les winglets font également office de feux de jour, tandis que la zone correspondante de la lamelle supérieure remplit également la fonction de clignotant via un changement de la couleur

des LED. La signature visuelle des feux de jour du Sport Coupé Concept GTE est complétée par les modules LED disposés en forme de C autour des prises d'air intérieures (un signe distinctif des modèles électriques et hybrides rechargeables de Volkswagen).

› **Six lamelles pour la grille de calandre.** Les deux lamelles supérieures qui s'étirent sur presque toute la largeur de l'avant surmontent quatre lamelles en aluminium. Elles s'amincissent vers le bas et forment un large « V », encadré par le bouclier, dans la couleur de la carrosserie dans cette zone. À gauche et à droite, on remarque la signature en C des feux de jour.

La silhouette. Le Sport Coupé Concept GTE n'est pas une berline, mais bel et bien un coupé avec quatre portes et un hayon. De cette conception résulte un design qui mise sur les lignes étirées, une hauteur contenue et des volumes de

carrosserie athlétiques. La silhouette montre à quel point cette philosophie a été mise en œuvre avec le refus de tout compromis. La ligne de toit s'étire en un arc aplani depuis les montants de pare-brise (très reculés, d'où un capot moteur particulièrement long) jusqu'à la poupe. L'arrière de la silhouette est dominé par les montants de custode qui prolongent sans rupture l'inclinaison de l'arc de toit. Autre élément qui montre le soin apporté aux détails : des arrivées d'air sont intégrées aux ailes avant et aux portières (en écho à celles du capot moteur) et comportent des éléments chromés insérés qui reprennent la thématique des winglets. À bien y regarder, on les retrouve également dans les jantes de 21 pouces à cinq branches.

› **Quand la ligne latérale et le capot moteur fusionnent.** Deux exemples illustrent le niveau de précision du design. Premièrement : la ligne de vitrage. Cette ligne qui semble taillée au couteau est prolongée sous la forme d'une

arête aiguisée jusque sur les ailes, avant de se fondre avec les winglets de la lamelle supérieure de calandre et avec la bordure des quatre lamelles inférieures. Deuxièmement : la ligne de caractère. Ligne la plus importante de la voiture, elle se trouve au-dessous de la ligne de vitrage et forme un décrochage dans la partie arrière. Elle s'étire alors légèrement vers l'extérieur pour mieux souligner les épaules et créer une nervure. Vers l'avant de la voiture, le décrochage se réduit progressivement et la ligne de caractère s'étire jusqu'au niveau du passage de roue. C'est alors qu'elle change de nature pour border le grand capot moteur, lequel déborde sur les ailes et la partie supérieure des passages de roue. En position ouverte, le capot moteur libère entièrement l'accès au compartiment moteur, offrant ainsi une image telle qu'on la connaît du sport automobile. Un joli détail à signaler : les poignées de porte entièrement noyées.



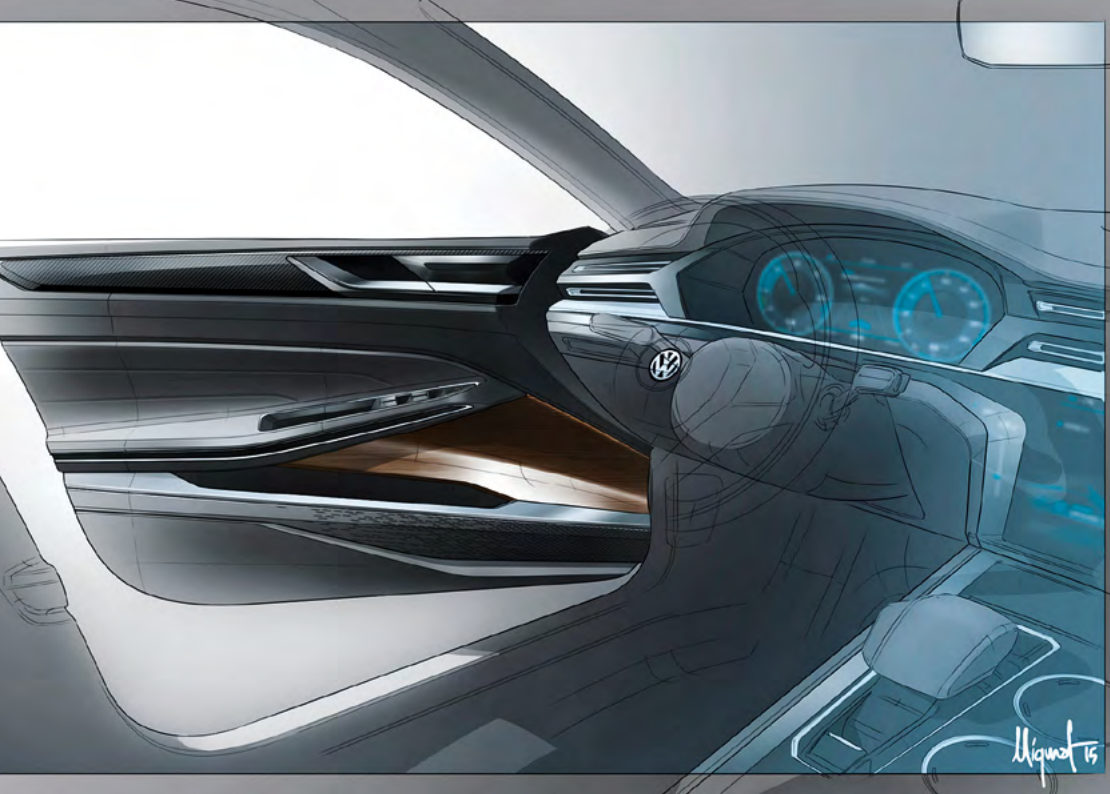
L'arrière. La précision et le soin du détail qui caractérisent la conception du Sport Coupé Concept GTE se manifestent de manière exemplaire lorsqu'on observe les côtés de la partie arrière. On voit alors que la ligne de toit (et donc la courbure des montants de custode, partant virtuellement de l'arête de décollement sur le hayon) rejoint la surface verticale de la partie arrière sans aucune rupture. Attribut caractéristique des voitures de sport classiques, l'arête de décollement ou plus exactement le becquet arrière prolonge visuellement la voiture. Sur les côtés, l'arête inférieure du becquet surmonte les feux arrière pour rejoindre directement la ligne de caractère et la zone des épaules. Il apparaît que le charme unique de ce coupé quatre portes s'inspire de l'élégance expressive des voitures de sport classiques. En effet, la zone du toit se rétrécit vers l'arrière, laissant ainsi la place à des épaules athlétiques qui, sous l'impulsion de la ligne de caractère en décrochage, évoluent vers les passages de roue puissamment saillants et intégrés aux surfaces de façon homogène. Nous avons là tous les ingrédients d'une authentique voiture de sport.

- › **Feux arrière.** À l'instar des projecteurs avant, les feux arrière à LED de forme trapézoïdale arborent un graphisme 3D, avec une signature lumineuse qui reprend le thème des winglets. La base est formée par deux éléments noirs brillants de chaque côté, auxquels sont intégrés les LED des feux stop, ainsi que des réflecteurs et des inserts en verre à LED (pour les feux arrière et les clignotants). Les plaques rouges de recouvrement des feux arrière ont reçu un design tridimensionnel. De nuit, les surfaces du corps de base, sur fond noir, ne sont pas visibles. Ainsi, les éléments de LED éclairés semblent flotter en l'air en formant une signature lumineuse inimitable.

Le design intérieur

Active Info Display à visualisation 3D. Les nouveaux modules d'interface du Sport Coupé Concept GTE sont un régal pour les yeux et un bijou de technologie high-tech. Le combiné d'instrument est le prototype d'un système Active Info

Display de conception nouvelle et doté d'un graphisme 3D. D'une diagonale de 12,3 pouces, l'écran a été conçu de telle façon que l'espace virtuel à l'extérieur fusionne avec les contours réels du combiné, grâce à une lumière d'ambiance brevetée à effet tridimensionnel. Il ne s'agit donc pas d'un black panel aux contours bien délimités, mais d'une surface de forme libre qui, par l'usage de la lumière, structure l'espace tridimensionnel de façon interactive et sans limites perceptibles. Il en résulte une impression de valeur inédite. Dans la configuration par défaut, l'instrument numérique représente deux cadrans : à gauche le Powermeter, à droite le compteur de vitesse, séparés par un champ susceptible d'afficher une multitude d'informations en tout genre. Grâce à la surface de forme libre, les cadrans semblent littéralement flotter dans l'espace virtuel. Le graphisme des affichages évolue en fonction du mode de transmission (« E-Mode » ou « GTE »).



Quatre écrans. L'écran tactile du système d'infodivertissement central a une diagonale de 10,1 pouces. D'autre part, la zone latérale est dotée de curseurs sensitifs (sliders) pour la commande de climatisation. Un module de contrôle médias se trouve également aux places arrière, sous la forme d'un écran tactile de 12,3 pouces disposé entre les sièges. Il donne accès à des fonctions telles que médiathèque, téléphone ou navigation. Par ailleurs, les passagers arrière passent également par cette unité de contrôle médias pour utiliser les deux écrans intégrés aux dossiers des sièges avant (10,1 pouces chacun). Enfin, les curseurs disposés à côté de l'écran 12,3 pouces permettent de régler la climatisation automatique à quatre zones.

La navigation reconnaît les données biométriques. Pour la première fois, Volkswagen relie directement le système électronique de la voiture au conducteur. Via une montre connectée ou un bracelet de mesure des fonctions vitales, le Sport Coupé Concept GTE peut calculer un itinéraire sur la base des données biométriques du conducteur et déterminer s'il doit passer par une route nationale exigeante et riche en virages ou par un trajet plus tranquille. La consultation des données biométriques commence dès que le conducteur saisit la destination souhaitée sur l'écran tactile ou par commande vocale ; bien sûr uniquement s'il accepte l'utilisation des données biométriques mémorisées dans l'appareil. Dans ce mode de navigation entièrement tourné vers le conducteur, les facteurs temps et kilométrage sont secondaires pour le calcul de l'itinéraire puisque la priorité va à l'agrément de conduite. Le système de navigation recommande des trajets qu'il affiche sous forme de liste ou d'affichage Coverflow. Dans ce cas, des photos ou des informations complémentaires

peuvent être affichées sur la couverture de chaque trajet, via des applications de type Instagram. Avant de prendre la route, le conducteur pourra consulter le trajet sélectionné et obtenir dans le même temps des informations sur le type d'itinéraire, le trafic, la météo et l'état de la route. Afin de recevoir les informations les plus précises en temps réel, le système exploite les données anonymisées fournies par d'autres voitures (Car-to-Car) effectuant le même trajet en aval. Parallèlement, le système vérifie si l'état du véhicule et ses équipements sont conformes aux conditions requises par le trajet effectué. Avant même le départ, le Sport Coupé Concept GTE procède par conséquent au contrôle de la vitalité du conducteur, des conditions rencontrées ultérieurement sur la route et de son propre état.

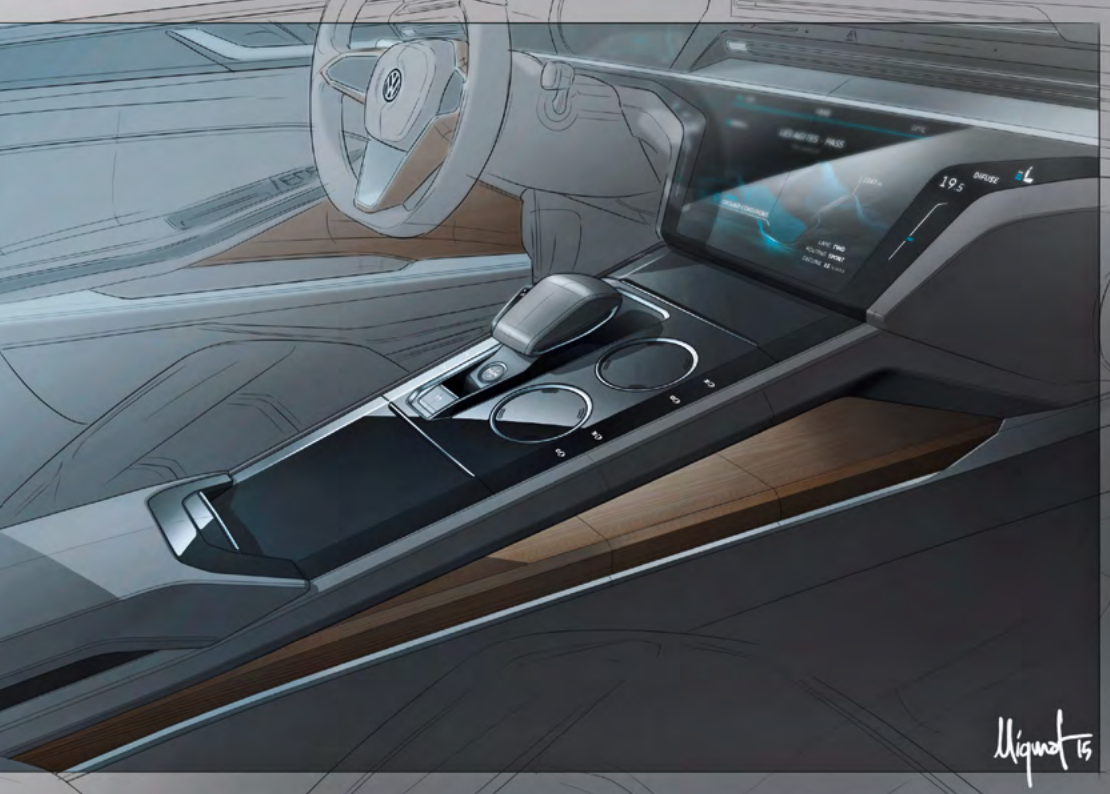
Cocooning. La ligne continue formée par le tableau de bord et les hauts de contre-porte instaure une atmosphère de cocon inhabituelle qui enveloppe

littéralement les quatre passagers. Composé d'éléments horizontaux et revêtu de cuir dans sa partie supérieure, le tableau de bord est prolongé de façon continue dans les garnitures de porte avant, lesquelles trouvent un écho sur les portes arrière, tant par la forme que dans le choix des matériaux. De là, cet élément de cocon qui entoure tout l'habitacle s'étend jusque sur l'habillage au-dessous de la lunette arrière.

Une planche de bord épurée au design iconique. La planche de bord est rectiligne, ordonnée et réduite à l'essentiel. Dans la partie supérieure, les diffuseurs d'air sont formés par trois fentes effilées et élégantes bordées d'aluminium. Au-dessous s'étire un bandeau décoratif mince en noir laqué piano. Il surmonte un autre diffuseur d'air en aluminium qui s'étire sur toute la largeur de la planche, de part et d'autre de l'Active Info Display, l'instrument de bord principal. Au niveau inférieur, on trouve un bandeau en aluminium qui s'étend,

là encore, sur toute la largeur. Il se poursuit dans les contre-portes où il se transforme en poignées de porte en forme de winglet. L'éclairage d'ambiance forme une autre ligne marquante. Précise, filiforme et de couleur modulable, cette ligne éclairée souligne la planche de bord (jusque sur les planches de portière avant), le système d'infodivertissement central et la console centrale jusqu'aux places arrière, soulignant ainsi les contours de ces zones.

La console centrale d'une sportive. Rappelant l'intérieur d'une voiture de sport, la console centrale remonte vers la planche de bord où elle rencontre le système d'infodivertissement. Là encore, l'ambiance raffinée est dominée par le noir brillant et les entourages fins en aluminium. La console centrale « flottante » surmonte une application décorative en bois d'aspect naturel, un matériau que l'on retrouve sur les garnitures de portes et le volant. Témoinnant d'un souci du détail pratique, les porte-gobelets placés à la droite du levier de vitesse DSG



permettent au choix de tenir au chaud ou de réfrigérer les gobelets. Le levier sélecteur de la boîte de vitesses DSG est doté d'une commande de type shift by wire : tel un joystick, il se trouve toujours en position centrale et les positions classiques « R », « N » et « D » sont activées par une simple impulsion. Le passage en position « P » se fait par une touche séparée, intégrée de façon ergonomique au levier.

La motorisation

Système hybride rechargeable. Le Sport Coupé Concept GTE est animé par une motorisation hybride rechargeable à la fois économe et dynamique. Le moteur à combustion retenu par Volkswagen pour ce concept car est un six-cylindres suralimenté à injection directe (TSI) de 3,0 l développant 299 ch (220 kW) pour un couple maximum de 500 Nm. Les composants électroniques sont constitués de la batterie au lithium-ion (logée dans le tunnel central) et de deux moteurs

électriques. Le moteur électrique avant est intégré au boîtier de la DSG 6 vitesses (DQ400E) et développe 40 kW contre 85 kW pour le moteur électrique arrière. La puissance totale disponible s'élève à 380 ch (279 kW). Grâce au moteur électrique arrière ainsi qu'à un « arbre à cardan électrique », la force motrice du système peut être transmise aux quatre roues en cas de besoin. Le coupé peut rouler jusqu'à 250 km/h et passe de 0 à 100 km/h en seulement 5,0 s (en mode sportif GTE). Malgré ses qualités dynamiques, l'étude n'en est pas moins étonnamment sobre avec une consommation moyenne (mixte) limitée à 2,0 l/100 km. De plus, le Sport Coupé Concept GTE peut parcourir au moins 50 km en mode électrique pur (« E-Mode ») et donc sans émissions. Il possède une autonomie totale de plus de 1 200 km.

« **Mode Hybride** ». Le Sport Coupé Concept GTE démarre par défaut en mode « Hybride ». Il se comporte alors comme une voiture à hybridation complète

classique, puisque le système de récupération de l'énergie cinétique recharge la batterie durant les phases de décélération et la voiture alterne automatiquement entre le TSI et le moteur électrique en fonction des besoins ou utilise les deux simultanément. Dès que le conducteur lève le pied de la pédale d'accélérateur et si la batterie est suffisamment rechargée, tous les moteurs sont coupés et déconnectés de la chaîne cinématique. On parle alors de « vitesse de croisière ». Il n'y a pas seul gramme de CO₂ rejeté dans l'atmosphère. Si le conducteur relâche la pédale d'accélérateur ou s'il freine alors que la batterie n'est pas suffisamment chargée, les deux moteurs électriques se transforment en générateur pour alimenter la batterie lithium-ion avec l'énergie récupérée au freinage. Le TSI est, là encore, coupé et déconnecté. Si le moteur V6 est utilisé à l'exclusion de tout autre, le concept car est entraîné uniquement par les roues avant. Et grâce à l'efficacité de la technologie TSI, le Sport Coupé Concept GTE reste très sobre dans cette configuration.



« **E-Mode** ». Lorsque le conducteur active le « E-Mode » en appuyant sur la touche correspondante, le moteur électrique de 85 kW sur l'essieu arrière est seul à propulser la voiture. En mode électrique pur, le V6 TSI est découplé de la chaîne cinématique par ouverture de l'embrayage, puis coupé. S'il convient de solliciter à nouveau le six-cylindres en raison de l'état de charge de la batterie ou d'autres paramètres, le moteur à combustion réintègre la chaîne cinématique en une fraction de seconde avec une parfaite fluidité. Les moteurs électriques sont alimentés en énergie par la batterie au lithium-ion d'une teneur énergétique de 10,7 kWh. L'électronique de puissance intégrée au compartiment moteur avant gère les échanges d'énergie haute tension entre la batterie et les moteurs électriques et vice-versa. Le réseau de bord est alimenté en tension 12 V via un convertisseur DC/DC. La batterie est rechargée soit en cours de trajet, soit par une source extérieure.

« **GTE** ». La touche « GTE » permet au conducteur de passer en « Mode GTE » et donc d'activer le profil plus sportif du coupé. Les courbes caractéristiques de la pédale d'accélérateur, de la boîte de vitesses et de la direction revêtent alors une allure encore plus sportive. En « Mode GTE », le TSI et les moteurs électriques fonctionnent de concert en « boost » pour développer la puissance maximale cumulée et libérer le couple moteur maximum.

« **Battery Charge / Battery Hold** ». Le double mode « Battery Hold » (la teneur énergétique de la batterie reste constante) ou « Battery Charge » (la batterie est rechargée en cours de trajet) s'active via un sous-menu dans le système d'infodivertissement. Il permet par exemple de rouler en mode électrique pur (« E-Mode ») et donc sans émissions en arrivant dans une ville au terme d'un long trajet.

Transmission intégrale avec « arbre à cardan électrique ». Dès que la situation l'exige, le Sport Coupé Concept GTE évolue en quatre roues motrices. Dans ce cas, si la batterie est faiblement chargée, le moteur électrique avant, alimenté en énergie par le V6 TSI, officie comme unique alternateur et donc comme source de courant pour le moteur électrique de l'essieu arrière. Étant donné que l'énergie utilisée pour entraîner l'essieu arrière emprunte un câble électrique et non une liaison mécanique, on parle d'un « arbre à cardan électrique ». Compte tenu du fait que le TSI entraîne le moteur électrique arrière via son alter ego à l'avant, la transmission intégrale fonctionne même avec une batterie faiblement chargée.

Caractéristiques techniques du Sport Coupé Concept GTE	
Carrosserie/Jantes	
Identité	Coupé 4 portes et 4 places
Longueur/largeur/hauteur	4 870 mm / 1 865 mm / 1 407 mm
Empattement	2 841 mm
Coffre	480 l
Roues/pneumatiques	9,5 J x 21, ET45 / 265/30 R21
Motorisation	
Architecture	Hybride rechargeable
Transmission	Intégrale avec « arbre à cardan électrique »
Moteur essence	3.0 V6 TSI (turbo à injection directe) 220 kW / 299 ch / 500 Nm
Moteurs électriques à l'avant et à l'arrière	40 kW / 220 Nm et 85 kW / 270 Nm
Puissance totale	279 kW / 380 ch
Boîte de vitesses	DSG 6 vitesses (DQ400E)
Type de batterie	Lithium-ion
Capacité de batterie	10,7 kWh

Caractéristiques techniques du Sport Coupé Concept GTE	
Performances/consommation	
Vitesse maximale hybride	250 km/h (bridée)
0-100 km/h	5,0 s
Consommation (Ø NEDC)	2,0 l/100 km
Émissions de CO ₂ (Ø NEDC)	46 g/km
Autonomie en mode électrique	> 50 km
Autonomie totale	> 1 200 km



**Première mondiale –
La polyvalence réinventée pour la famille
Un miracle d’habitabilité parmi
les monospaces compacts**

Les nouveaux moteurs du Touran
sont jusqu’à 19 %* plus économes

Le Touran cinq et sept places dispose
du plus grand coffre de sa catégorie

Dix informations clés sur le nouveau Touran :

1. Le tout nouveau Touran est le premier monospace réalisé sur la base de la nouvelle plateforme transversale modulaire MQB.
2. Grâce à la MQB, l'allongement de la carrosserie (+ 130 mm) a pu être presque entièrement répercuté sur l'empattement (+ 113 mm).
3. L'empattement allongé augmente l'espace disponible à bord du Touran (le coffre gagne 48 l dans la version cinq places).
4. Avec 1 040 l, le coffre du Touran est le plus grand du segment (configuration cinq places, chargement jusqu'à la deuxième rangée et jusqu'au toit).
5. En dépit d'un accroissement important de la longueur extérieure, la voiture affiche jusqu'à 62 kg en moins.
6. Le système de sièges rabattables à plat de conception nouvelle (Fold Flat System) du monospace cinq ou sept places est entièrement modulable et d'une grande facilité d'utilisation.
7. Les nombreux rangements (jusqu'à 47) et la nouvelle climatisation Pure Air Climatronic font du Touran le compagnon parfait de la vie quotidienne.
8. Nouvelle gamme de systèmes d'infodivertissement ; pour la première fois avec MirrorLink™, CarPlay (Apple) et Android Auto (Google).
9. Le nouveau Touran présente la gamme de systèmes de confort et d'aide à la conduite la plus riche sur ce segment.
10. Les moteurs TSI et TDI sont jusqu'à 19 %* plus économes. Le Touran 1.6 TDI avec boîte DSG consomme seulement 4,1 l/100 km*.



TOURAN

WOB T 0515



Wolfsburg/Genève, février 2015. Le Touran est le monospace compact le plus populaire en Allemagne. Partenaire privilégié de la mobilité moderne, il se caractérise par une modularité exemplaire, une habitabilité maximale et un soin du détail à tous les niveaux. Volkswagen dévoile aujourd'hui la nouvelle génération entièrement remaniée de cette voiture polyvalente, vendue à ce jour à environ 1,9 million d'exemplaires en Europe, en Asie et en Afrique. Heinz-Jakob Neußer, Membre du Directoire de la marque Volkswagen, en charge du Développement : « Le nouveau Touran est le premier monospace évolutif réalisé sur la base de la nouvelle plateforme transversale modulaire MQB conçue par Volkswagen. Il en résulte de nombreux avantages en termes de conception et de construction, notamment des proportions beaucoup plus puissantes à l'extérieur avec un empattement étonnamment long, des porte-à-faux très courts et une habitabilité exemplaire. » Comme sur d'autres modèles utilisant la plateforme MQB, Volkswagen a pu du même coup alléger le nouveau Touran. « Et ce, précise Heinz-Jakob Neußer, malgré une longueur extérieure augmentée de 130 mm

et des exigences renforcées en matière de sécurité et de confort. La nouvelle génération a perdu jusqu'à 62 kg par rapport à la version précédente. » Ces avancées dans le domaine de la réduction de poids sont dues à l'emploi de technologies de construction allégée innovantes au niveau de la chaîne de transmission et de la carrosserie.

Jusqu'à 19 %* de consommation en moins. La perte de poids a une incidence directe sur la consommation. Tout comme la pénétration dans l'air. « Nous sommes parvenus à ramener le C_x à 0,296 – un résultat étonnamment bon pour un monospace familial », se félicite Heinz-Jakob Neußer. Au-delà, ce sont les moteurs turbo qui valent au Touran millésime 2015 de s'imposer comme l'un des monospaces les plus agiles et les plus durables du marché. Qu'ils soient proposés dans une version nouvelle ou révisée, ils sont tous plus puissants. Les trois moteurs essence de 110 ch (81 kW), 150 ch (110 kW) et 180 ch (132 kW) et les trois moteurs diesels de 110 ch (81 kW), 150 ch (110 kW) et

190 ch (140 kW) consomment jusqu'à 19 %* en moins. Le modèle diesel le plus abordable, le Touran 1.6 TDI 110 ch avec boîte DSG 7 vitesses, ne consomme que 4,1 l/100 km*. « Quand un monospace sept places comme le nouveau Touran 1.6 TDI 110 ch s'approche de la barrière des 4 litres aux 100 km, on peut y voir un tournant dans l'accomplissement des objectifs de développement durable », assure Heinz-Jakob Neußer. Du côté des moteurs essence, le bloc le plus économe est le 1.4 TSI 150 ch avec une consommation moyenne de 5,4 l/100 km* (là encore en association avec la boîte à double embrayage sept vitesses disponible en option). À noter que le système Start-Stop et le mode récupération d'énergie sont présents de série.

Design puissant. Volkswagen a repensé le design du Touran jusque dans les moindres détails. Klaus Bischoff, Chef du Service Design de la marque Volkswagen : « Le nouveau design puissant et précis du Touran reprend le langage clair de la génération précédente. Nous avons retravaillé les éléments

fondamentaux du design, dont nous avons repensé certaines composantes. Et pourtant, à l'image de ce qui a été fait sur le Multivan, le modèle original que nous avons créé assure une remarquable continuité. Un modèle original qui, avec ses zones vitrées latérales allongées et ses lignes précises, a indéniablement gagné en légèreté et en sportivité. »

Packs R-Line. Le Touran arbore une livrée particulièrement sportive une fois doté des nouveaux équipements R-Line de Volkswagen R. Le pack « Extérieur » R-Line comprend notamment des pare-chocs spécifiques R-Line. Dans l'habitacle, le pack « Intérieur » R-Line apporte une touche de dynamisme, par exemple au travers de selleries spécifiques.

Intérieur avec nouveaux sièges Fold Flat. Les designers ont également redessiné les contours de l'habitacle avec un résultat très raffiné. Là encore, le

pois a été abaissé, et ce grâce à des sièges Fold Flat de conception nouvelle. Les sièges de la deuxième rangée, en particulier, se sont notablement allégés. Désormais, ils affleurent quasiment avec la surface de chargement une fois rabattus. Le Touran offre un maximum d'espace pour un encombrement minimum au sol. Même avec cinq personnes à bord, il est encore possible d'emmagasiner 1 040 l de bagages (chargement jusqu'au toit). Plus de problèmes pour partir en vacances à cinq.

High-tech pour plus de sécurité et de confort. Le Touran, à roues avant motrices, est l'un des monospaces les plus sûrs au monde. Pour y parvenir, les ingénieurs de Volkswagen ont utilisé une carrosserie à sécurité optimisée à base d'aciers extrêmement rigides (la rigidité statique de la carrosserie gagne env. 25 %), jusqu'à neuf airbags et un châssis très neutre avec des roues à guidage individuel, assorti d'une gamme de nouveaux systèmes d'aide à la conduite



d'une richesse sans équivalent sur ce segment. « Le caractère novateur de ces systèmes fait voler en éclat les frontières classiques entre segments et offre au segment des monospaces compacts un niveau de sécurité active et passive jusque-là inédit », explique Heinz-Jakob Neußer. Parmi les nouveaux systèmes d'aide à la conduite proposés sur le Touran figurent le freinage anti-multicollision de série, le régulateur de vitesse adaptatif ACC, le système Front Assist avec freinage d'urgence en ville, l'assistant de conduite en embouteillage, un système proactif de protection des occupants, le système Side Assist avec assistant de sortie de stationnement et le Trailer Assist (assistant de manœuvre pour remorque) proposé pour la première fois sur un monospace. D'autres systèmes innovants perfectionnent le confort. Le Touran voit par exemple arriver l'ouverture/fermeture électrique du hayon, la fonction d'ouverture automatique du hayon Easy Open (déclenchable d'un mouvement du pied), le sélecteur de profil de conduite et de puissants projecteurs à LED.

Des projecteurs LED pour remplacer le xénon. Les projecteurs à LED optionnels remplacent la technologie xénon sur le nouveau Touran. Deux versions sont proposées. Dans la version de base, les feux de croisement et les feux de route bénéficient de la technologie LED et les projecteurs peuvent être enrichis du système de réglage des feux de route Light Assist. Les projecteurs à LED de la version haut de gamme disposent en plus d'un éclairage directionnel dynamique, de feux de jour LED et (en option) du réglage adaptatif des feux de route (Dynamic Light Assist).

Système d'infodivertissement modulaire. Volkswagen a entièrement remanié les systèmes d'infodivertissement à bord du Touran. Les cinq systèmes de radio et radionavigation qui composent la gamme appartiennent à la deuxième génération du système d'infodivertissement modulaire (MIB) et disposent tous d'un écran tactile (de 5,0 à 8,0 pouces). La gamme des

appareils disponibles comprend les modèles 5 pouces « Composition Touch » et « Composition Colour », les modèles 6,5 pouces « Composition Media » et « Discover Media » (plus navigation) et le système de radio/navigation 8,0 pouces « Discover Pro ». La radio numérique DAB+ est disponible pour tous les systèmes. Les trois appareils du haut de la gamme peuvent également être commandés avec un système audio « Dynaudio ». Tous trois bénéficieront du nouveau système « App Connect » intégrant les plateformes « CarPlay » (Apple) et « Android Auto » (Google).

App Connect avec CarPlay et Android Auto. Dans sa nouvelle version, le Touran sera disponible pour la première fois avec l'interface « MirrorLink™ ». « MirrorLink™ » affiche par duplication une multitude d'applications Volkswagen sur l'écran du système d'infodivertissement. Le procédé « MirrorLink™ » a été mis au point dans le cadre d'un consortium industriel réunissant des constructeurs

automobiles et des fabricants de smartphones (notamment Samsung, HTC, Sony et LG). « MirrorLink™ » est également disponible pour les modèles Polo, Golf, Golf Sportsvan et Passat. Au-delà, et c'est une véritable innovation, Volkswagen enrichira la gamme des plateformes de smartphones dès le lancement du Touran en y ajoutant les interfaces « CarPlay » et « Android Auto ». À l'instar de « MirrorLink™ », elles servent également à afficher et à utiliser les applications depuis l'écran tactile du système d'infodivertissement. Volkswagen regroupe la palette des systèmes couverts par « CarPlay », « Android Auto » et « MirrorLink™ » sous l'entité « App Connect ». Le nouveau Touran offre ainsi un maximum de connectivité.

MirrorLink™. Grâce à MirrorLink™, il est possible d'afficher les contenus et fonctions d'un smartphone compatible Android sur l'écran tactile du système d'infodivertissement, voire de les piloter depuis cet écran. Et ce, de manière

intuitive puisqu'il suffit de connecter le smartphone à la voiture pour pouvoir utiliser l'application depuis l'écran du système d'infodivertissement. « MirrorLink™ » utilise un standard industriel du « Car Connectivity Consortium » (CCC) ; les applications du smartphone sont alors affichées par duplication sur l'écran tactile de la voiture et leur commande est interconnectée avec le système d'infodivertissement. L'offre disponible pour « MirrorLink™ » est amenée à s'enrichir d'applications Volkswagen supplémentaires et de programmes proposés par des partenaires de coopération.

Apple CarPlay. Grâce au système « CarPlay » d'Apple, les possesseurs d'un iPhone 5, 5c, 5s, 6 et 6 Plus peuvent utiliser de nombreuses apps de leur smartphone via le système d'infodivertissement du nouveau Touran. Là encore, les programmes du smartphone sont affichés par duplication. « CarPlay » envoie les applications iPhone « Téléphone », « Actualité », « Cartes » et « Musique »

vers le système d'infodivertissement par liaison USB. Les applications sont commandées soit depuis l'écran tactile du Tourant, soit via le système de commande vocale « Siri » d'Apple.

Android Auto. « Android Auto » a été mis au point par Google pour les smartphones Android. Comme dans le cas de « MirrorLink™ » et de « CarPlay », certaines applications du téléphone portable sont affichées à l'écran tactile du système d'infodivertissement. L'interface utilisée est un câble USB. Parmi les nombreuses applications pouvant être intégrées via « Android Auto » figurent notamment « Google Maps », « Google Play Music », « WhatsApp » et « Spotify ». En plus de l'utilisation par écran tactile, « Android Auto » permet également de piloter de nombreuses applications par la commande vocale « Google Voice » (celle-ci est activée par l'intermédiaire d'une touche sur le volant multifonctions).

Des détails bien pensés. Les systèmes d'aide à la conduite et d'infodivertissement ne sont pas seuls à témoigner du fait que cette voiture a été intelligemment pensée dans les moindres détails. On mentionnera par exemple les 47 espaces de rangement possibles répartis dans l'habitacle (dont le grand bac amovible à l'intérieur de la jumbo box, sous l'accoudoir central) ou bien l'éclairage de coffre détachable d'un simple clic pour être utilisé comme lampe de poche. La climatisation, elle aussi, a été intelligemment repensée. La nouvelle climatisation automatique à trois zones répond à l'appellation Pure Air Climatronic et utilise une nouvelle technologie de filtrage. Un capteur de qualité d'air et un filtre biogène actif maintiennent la qualité de l'air à un niveau constamment élevé et empêchent la pénétration de substances polluantes dans l'habitacle, y compris les spores de champignon et les allergènes. Une technologie unique à ce jour.

Un confort accru de série. Le monospace sera proposé en trois finitions : « Trendline », « Comfortline » et « Highline ». Au-delà des équipements tels que la climatisation, les sièges Fold Flat ou les airbags (jusqu'à neuf), la finition de base « Trendline » comprend notamment : un moteur TSI plus puissant (110 ch contre 105 ch auparavant), des habillages de montant de porte en noir brillant, des ancrages ISOFIX à tous les sièges, la détection de bouclage de ceinture aux deuxième et troisième rangées, des buses d'aération et combiné d'instruments cerclés de chrome, un cache-bagages à ouverture confort (pouvant être rangé), de nombreux systèmes de sécurité active (incluant le XDS et le frein anticollision), le nouveau système de radio « Composition Touch » et le frein de stationnement électrique également nouveau. Le Touran Comfortline ajoute à cette dotation de base le système Front Assist avec freinage d'urgence en ville, le système de radio « Composition Colour » (avec compartiment médias côté passager) et des jantes en alliage léger 16 pouces. Enfin, la finition du Touran Highline inclut en supplément des détails tels que les fenêtres latérales

entourées de chrome, des jantes en alliage léger 17 pouces, un éclairage d'ambiance et une nouvelle climatisation automatique 3 zones (comprenant un module de commande dans la deuxième rangée de sièges). Pour la première fois, le Touran peut être équipé de projecteurs à LED. Et pour une touche de sportivité supplémentaire, les packs extérieur et intérieur « R-Line » sont disponibles à partir de la finition « Comfortline ».

Lancement sur le marché en septembre. Le nouveau Touran arrivera sur les premiers marchés européens au mois de septembre. Par la suite, la production de l'usine de Wolfsburg montera très rapidement en régime afin de livrer le Touran aux premiers clients de tous les autres marchés avant la fin de l'année 2015. L'objectif est d'augmenter la part de marché au niveau international, à l'image de l'Allemagne où le monospace compact de Volkswagen est le numéro 1 de son segment depuis les tout débuts de la première génération.



**Première mondiale –
la nouvelle Passat Alltrack
Le meilleur de la route et du tout-terrain**

Passat Alltrack : 100 % 4MOTION – de 150 ch à 240 ch

Un mode Offroad et quatre roues motrices pour
maîtriser tous les terrains

Dix informations importantes sur la première mondiale de la Passat Alltrack :

1. Transmission intégrale permanente 4MOTION de série.
2. Un look de baroudeur spécifique avec nouveaux pare-chocs, protection anti-encastrement, habillages de bas de porte et de passages de roue.
3. Porte-à-faux courts et garde au sol relevée de 27,5 mm pour une meilleure aptitude hors-route.
4. Le mode Offroad facilite la conduite sur sol meuble avec une multitude de systèmes d'aide à la conduite.
5. La Passat Alltrack ajoute à ses qualités d'aventurière hors pair un excellent confort sur trajets longs.
6. La nouvelle gamme de moteurs couvre une puissance de 150 ch (110 kW) à 240 ch (176 kW).
7. Avec une charge remorquable de 2 200 kg, la Passat Alltrack est un excellent véhicule tracteur.
8. Le système innovant Trailer Assist améliore les manœuvres avec une remorque de manière significative.
9. Grâce au système de personnalisation, la Passat Alltrack mémorise les réglages individuels de chaque conducteur.
10. Le lancement sur le marché européen commencera fin septembre.





Wolfsburg/Genève, mars 2015. La nouvelle génération de la Passat Alltrack à transmission intégrale sera présentée en première mondiale au Salon de l'automobile de Genève du 3 au 15 mars. Cette Volkswagen est de toutes les aventures : cols enneigés dans les zones skiables des Alpes, plages de sable avec la remorque à bateaux, rendez-vous de chantier avec l'architecte – la nouvelle Passat Alltrack élargit le champ d'action des personnes actives. À la fois routière, voiture de fonction, polyvalente familiale et SUV spacieux, elle a tout d'un baroudeur. Les pare-chocs aménagés pour un usage tout-terrain avec protection anti-encastrement, les angles d'attaque et de rampe impressionnants, les seuils de porte élargis également dotés d'un dispositif anti-encastrement et les enjoliveurs de roue robustes rendent la carrosserie plus résistante tout en créant un style unique. La technique moderne est à la hauteur des possibilités que laisse entrevoir le look baroudeur. Grâce à une garde au sol relevée de 27,5 mm, à un programme spécial « Offroad » avec des systèmes d'aide

à la conduite adaptés en conséquence, ainsi qu'à un châssis modifié et à la transmission intégrale 4MOTION, la Passat Alltrack vient à bout de tous les terrains, même impraticables.

Nouveaux moteurs. Volkswagen a prévu cinq nouveaux moteurs à injection directe pour la Passat Alltrack de deuxième génération : deux moteurs essence turbo (TSI) et trois turbo diesels (TDI), tous conformes à la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement. Les puissants TSI développent respectivement 150 ch (110 kW) et 220 ch (162 kW). Dans le cas des TDI, caractérisés par un couple élevé, la gamme de puissance va de 150 ch (110 kW) à 240 ch (176 kW) en passant par 190 ch (140 kW). Un système Start-Stop et la récupération de l'énergie au freinage sont de série. Volkswagen propose les TSI et TDI de 150 ch avec une boîte mécanique 6 vitesses. Toutes les motorisations plus puissantes sont associées de série à une boîte à double embrayage à 6 rapports.

Transmission intégrale de série. La nouvelle Passat Alltrack est dotée de série de la transmission intégrale 4MOTION. Dotée d'un coupleur Haldex de cinquième génération, elle entre en action avant même que le patinage survienne. Les pertes de traction sont ainsi quasiment exclues. Dans les situations normales, seules les roues avant sont entraînées afin d'économiser du carburant. Mais dès qu'un risque de perte de traction survient, l'essieu arrière est reconnecté en une fraction de seconde. Parallèlement au coupleur Haldex faisant office de blocage interponts, les blocages de différentiel électroniques (EDS) intégrés au correcteur électronique de trajectoire (ESC) assurent la fonction de blocage inter-roues aux quatre roues. Ils veillent à ce que, en cas de patinage d'une roue, la force motrice soit dirigée presque instantanément sur la roue opposée, là encore en une fraction de seconde. Par ailleurs, les versions 2.0 TSI 220 ch et 2.0 TDI 240 ch sont dotées de la fonction XDS+ sur les deux essieux. Disponible en option sur toutes les autres Passat

Alltrack, ce système freine les roues intérieures dans les virages rapides afin d'optimiser le comportement directionnel. Techniquement, le XDS+ se présente comme une extension fonctionnelle des blocages de différentiel électronique.

Mode Offroad. Toutes les Passat Alltrack sont livrées de série avec le sélecteur de profil de conduite. Hormis les modes « Eco », « Normal », « Sport » et « Individual » (avec le contrôle dynamique de châssis DCC), disponibles sur d'autres modèles Passat, la Passat Alltrack est la seule de la gamme à intégrer le mode « Offroad ». Ainsi, une simple pression sur ce bouton suffit à adapter tous les systèmes de conduite et d'aide à la conduite pertinents à un usage tout-terrain. Par exemple, en cas de freinage d'urgence sur sol meuble, la modification de l'intervalle de régulation ABS permet de former devant les roues une sorte de cale avec les graviers ou autres en vue de diminuer la distance de freinage. De même, l'assistant de démarrage en côte et la régulation de la vitesse

en descente empêchent de reculer ou d'accélérer inopinément dans les côtes. Il est désormais plus facile de doser la pression sur la pédale d'accélérateur. L'ajout d'une démultiplication supplémentaire à la boîte à double embrayage aide à mieux progresser à vitesse lente sur les chemins non stabilisés. D'autre part, les points de changement de vitesse ont été relevés et la montée automatique des rapports est empêchée en mode manuel.

2 200 kg de charge tractée. Avec son alliance technologique de systèmes EDS, XDS+ et 4MOTION, la Passat Alltrack offre une amélioration significative de la sécurité et du comportement dynamique. Sans compter le fait qu'elle se présente comme un excellent véhicule pour tracter, puisqu'elle peut remorquer jusqu'à 2 200 kg de charge freinée sur une pente de 12 % (1 800 kg pour la version TSI 150 ch/110 kW).



Équipements extérieurs. La Passat Alltrack s'affirme comme un modèle à part au sein de la gamme. Il existe donc une multitude d'équipements conçus spécialement pour elle et qu'elle est la seule à proposer. À l'extérieur, ce sont par exemple des boucliers remodelés avec protection anti-encastrement d'aspect acier spécial (incluant des antibrouillards spécifiques à l'avant et sorties d'échappement trapézoïdales intégrées), des coques de rétroviseur extérieur en « chrome mat », des emblèmes Alltrack sur la calandre et sur le hayon, des rampes de pavillon anodisées de couleur argent, des jantes en alliage léger 17 pouces spécifiques (18 et 19 pouces en option), des habillages robustes en « anthracite » sur les bas de caisse et les passages de roue, des seuils de porte élargis avec dispositif anti-encastrement d'aspect « aluminium brossé » et un emblème Alltrack sur une plaquette au niveau des ailes avant.

Équipements intérieurs. Comme l'extérieur, l'intérieur de la Passat Alltrack a été adapté au caractère spécifique du modèle. Au-delà des baguettes de seuils de portes en acier spécial avec emblème « Alltrack » gravé et des tapis de sol à doubles coutures rabattues, la personnalisation s'étend aux sièges confort de type « Alltrack ». Ils se caractérisent par la présence de l'alcantara sur les surfaces extérieures et par le nouveau décor « 7 Summits » sur la bande centrale. Plusieurs selleries cuir sont disponibles en option, ainsi que le réglage électrique sur 14 positions, les sièges climatisés et une fonction massage. Le pédalier robuste est d'aspect aluminium. D'autre part, le système Active Info Display a été adapté spécialement pour la Passat Alltrack et le bandeau d'aération horizontal arbore une application particulière avec un motif « Tracks ». La dotation de série comprend également un boîtier de connexion permettant de relier les smartphones à l'antenne extérieure de la Passat Alltrack (l'emblème « Alltrack » est gravé sur le couvercle du boîtier).

Sur la base de la Passat n° 8. Étant donné que la version Alltrack est basée sur la nouvelle Passat de huitième génération – et par conséquent sur la plateforme transversale modulaire MQB –, elle recouvre une très large gamme de systèmes d'aide à la conduite et d'infodivertissement. Parmi ces technologies figurent notamment l'Active Info Display (instruments entièrement numériques), un affichage tête haute (pour la projection d'informations), le Rear Seat Entertainment « Media Control » pour tablettes numériques, le Front Assist avec freinage d'urgence en ville et détection des piétons, l'assistant de changement de file Side Assist, l'Emergency Assist (immobilisation du véhicule en cas d'urgence), l'assistant de conduite en embouteillage et l'assistant de sortie de stationnement (détecte les véhicules arrivant par les côtés lors des sorties de stationnement en marche arrière), ainsi que le Trailer Assist (manœuvres assistées avec remorque) et un degré de personnalisation encore jamais atteint. Les nouveaux éléments de personnalisation sont détaillés ci-après, ainsi que le Trailer Assist, important pour

la Passat Alltrack et la connectivité des nouveaux systèmes d'infodivertissement. Trailer Assist. Le déplacement en marche arrière avec une remorque présente des difficultés particulières, y compris pour les automobilistes les plus expérimentés. C'est pourquoi, dans la mesure où la Passat Alltrack est très souvent commandée avec un attelage de remorque, Volkswagen propose une nouvelle version du Trailer Assist qui rend les manœuvres avec remorques plus faciles que jamais. Voici comment fonctionne le Trailer Assist.

- › **Marche arrière.** Pour entrer en marche arrière dans une allée perpendiculaire à la route avec une remorque, le conducteur doit s'arrêter à un endroit approprié, puis engager la marche arrière. Il active ensuite le système d'une simple pression sur une touche.
- › **Caméra arrière.** Le combiné d'instrument permet de visualiser à l'écran l'angle en cours et l'angle possible. Ce calcul s'appuie sur des algorithmes de

traitement d'image à partir des données fournies par la caméra de recul qui observe et analyse l'angle d'articulation de la remorque. L'angle de braquage à adopter est calculé à partir de l'angle d'articulation détecté par la caméra, quel que soit le type de remorque et de timon.

- › **La commande des rétroviseurs intégrée au système.** À l'aide du bouton de réglage de rétroviseur, qu'il commande comme un joystick, le conducteur peut régler en continu l'angle voulu pour son attelage. Les ordres de braquage ainsi envoyés par le conducteur sont transmis à la Passat Alltrack qui se charge de commander les pédales de freinage et d'accélérateur. Le braquage est assuré automatiquement par la direction assistée électromécanique. Le conducteur peut à tout moment procéder à des corrections via le bouton de réglage du rétroviseur.



Personnalisation. Le nombre de systèmes de confort et d'aide à la conduite augmente à chaque nouvelle génération. La nouvelle Passat Alltrack n'échappe pas à cette règle. Bon nombre de ces systèmes offrent des réglages personnalisables. Dès lors, chaque conducteur doit reparamétrer à chaque fois ses réglages personnels. Pour simplifier les choses, Volkswagen a mis au point un système de personnalisation de nouvelle génération. Il consiste à mémoriser tous les réglages individuels d'un conducteur donné au sein d'un profil utilisateur. Grâce à un système de gestion des utilisateurs, chaque conducteur peut activer son profil utilisateur en un tour de main pour charger ses réglages personnels. Le conducteur s'identifie via sa clé de véhicule, dès l'ouverture de la voiture. Et les premiers réglages, tels que la position d'assise côté conducteur, s'opèrent automatiquement. Les possibilités de personnalisation offertes par la Passat Alltrack sont les suivantes (en fonction de la finition retenue) :

- › Éclairage d'ambiance.
- › Régulateur de vitesse adaptatif ACC.
- › Système d'infodivertissement (incluant médiathèque, navigation, téléphonie).
- › Climatisation automatique.
- › Combiné d'instrument/Affichage multifonctions.
- › Lane Assist.
- › Éclairage et visibilité.
- › Siège à mémorisation de réglage.
- › Park Assist.
- › Fermeture/Ouverture.
- › Side Assist.
- › Réglage des rétroviseurs.

Infodivertissement – Bienvenue à Apple et Google. Les systèmes d'infodivertissement sont également nouveaux. Ils permettent un maximum de connectivité pour relier les appareils externes. Parmi les différentes interfaces figure notamment la possibilité d'intégrer les smartphones via « App Connect ». Cette interface recouvre les applications « MirrorLink™ », ainsi que – grande nouveauté Volkswagen en 2015 – « CarPlay » (Apple) et « Android Auto » (Google). Ces trois plateformes permettent de connecter la quasi-totalité des smartphones du marché et une gigantesque palette d'applications aux systèmes d'infodivertissement de la Passat Alltrack. La gamme des cinq systèmes de radio et de radionavigation comprend les modèles à écran 5 pouces « Composition Touch » (de série sur la Passat Alltrack) et « Composition Colour », les modèles 6,5 pouces « Composition Media » et « Discover Media » (plus navigation) et le système de radio/navigation 8,0 pouces « Discover Pro ».



Première présentation en salon –
Sharan techniquement revalorisé
**Nouveaux moteurs et systèmes d'aide
à la conduite**

Apple CarPlay et Google Android Auto disponibles

Nouveaux moteurs TSI et TDI du Sharan jusqu'à 15 % plus sobres

Dix informations clés sur la mise à jour technique du Sharan :

1. Le Sharan embarque une gamme de moteurs nouvelle génération.
2. Les nouveaux moteurs TSI et TDI du Sharan sont jusqu'à 15 % plus sobres et répondent à la norme Euro 6.
3. Le nouveau capteur Blind Spot et le nouvel assistant de sortie de stationnement augmentent considérablement la sécurité.
4. Nouvelle gamme de systèmes d'infodivertissement dorénavant disponible avec Android Auto (Google), CarPlay (Apple) et MirrorLink™.
5. Le régulateur de vitesse adaptatif ACC et la fonction Front Assist avec système de freinage d'urgence en ville font leur apparition sur le Sharan.
6. Le nouveau système anti-multi-collision et la fonction Auto Hold du frein de stationnement électrique sont dorénavant livrés de série.
7. Le nouveau Sharan arbore de nouveaux feux arrière à LED et de nouvelles jantes en alliage léger.
8. L'intérieur du véhicule est sensiblement revalorisé par des applications plus nobles et des instruments optimisés.
9. L'introduction du Sharan sur le marché européen est prévue à partir de juillet ; en Allemagne, les précommandes débuteront dès le mois d'avril.
10. Volkswagen profitera de l'introduction du nouveau Sharan pour lancer également les éditions spéciales exclusives Sharan Beach et Sharan Ocean.





Wolfsburg/Genève, mars 2015. Volkswagen présentera au Salon International de l'Automobile de Genève (du 3 au 15 mars) une vaste mise à jour technique du Sharan déjà vendu à plus de 800 000 exemplaires. Il embarque de nombreux nouveaux systèmes de confort et d'aide à la conduite, dont certains sont uniques dans ce segment. Volkswagen a par ailleurs entièrement renouvelé les systèmes d'infodivertissement, qui affichent désormais une connectivité exceptionnelle ; pour la première fois, les technologies « MirrorLink™ », « CarPlay » (Apple) et « Android Auto » (Google) sont également disponibles en option. Aussi puissants qu'efficaces, les moteurs essence (TSI) et diesel (TDI) ont eux aussi été entièrement revisités. Les moteurs à injection directe suralimentés sont jusqu'à 15 % plus sobres et répondent désormais à la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement. Les deux nouveaux TSI développent respectivement 150 ch (110 kW) et 220 ch (162 kW), tandis que le moteur essence le plus puissant gagne 20 ch (15 kW). Les trois nouveaux TDI sont proposés avec une motorisation de 115 ch (85 kW), 150 ch (110 kW, soit 10 ch supplémentaires) et 184 ch (135 kW, soit 7 ch

supplémentaires). À l'exception du plus petit moteur diesel, tous les moteurs peuvent être associés à une boîte double embrayage (DSG) 6 rapports permettant désormais de rouler en mode économique « Croisière » (désaccouplement du moteur lors de la décélération). Dans le cas du moteur haut de gamme de 220 ch, la boîte DSG est même embarquée de série. Le TDI de 150 ch est également proposé en association avec la transmission intégrale 4MOTION.

Nouveaux systèmes d'aide à la conduite. Les nouveaux systèmes d'aide à la conduite proposés dans le Sharan reflètent de nouveaux standards. Le système anti-multi-collision est livré de série. Proposé en option, le système de reconnaissance de l'environnement Front Assist alerte le conducteur lorsque la distance de sécurité est insuffisante et va même jusqu'à freiner le véhicule le cas échéant. Si le véhicule roule à moins de 30 km/h, la fonction de freinage d'urgence en ville intégrée provoque automatiquement un freinage d'urgence si un risque de collision est détecté en ville. Pour la première fois, le monospace

Volkswagen est également doté du régulateur de vitesse adaptatif ACC. Le frein de stationnement électrique est désormais assorti de série, y compris sur les versions à boîte manuelle, de la fonction Auto Hold, qui empêche tout déplacement involontaire du véhicule à l'arrêt ou au démarrage. Autres nouvelles options : l'aide au stationnement de troisième génération (stationnement et sortie de stationnement assistés) ainsi que le capteur Blind Spot (qui avertit le conducteur en cas de changement de file en présence d'un véhicule dans l'angle mort) avec assistant de sortie de stationnement (qui avertit le conducteur sortant d'une place de stationnement en marche arrière en cas d'apparition de véhicules dans le trafic latéral).

Extérieur et intérieur optimisés. Dans les détails, l'extérieur du Sharan est considérablement plus incisif que la version précédente. Les feux arrière à LED affichent une signature lumineuse plus marquée à l'arrière. Viennent s'ajouter à ces nouveautés une gamme de roues élargie, notamment de nouvelles jantes



de 16" en alliage léger de type « Jakarta », ainsi que deux nouveaux coloris extérieurs (« Hudson Bay Blue Metallic » et « Crimson Red Metallic »). L'habitacle a également été optimisé : les trois nouveaux décors « Argent platine » (finition « Trendline »), « Noir piano » (finition « Highline ») et « Chêne brillant » (en option pour les finitions « Comfortline » et « Highline ») rehaussent le levier de vitesses et les portières. Des volants revisités ainsi qu'une fonction massage pour les sièges électriques réglables sur 12 positions (en option) optimisent l'ergonomie de l'habitacle. Le Sharan peut par ailleurs être commandé avec la sellerie en cuir de qualité « Vienna », qui se distingue par son motif exclusif à losanges gaufrés.

Module d'infodivertissement de deuxième génération. La palette des systèmes de radio et de radionavigation a été intégralement revisitée. De même que les nouveaux modèles, comme la Passat, le Sharan est dorénavant équipé de la plateforme modulaire d'infodivertissement (MIB) de deuxième génération. Les appareils à écran tactile proposés pour le monospace affichent une

connectivité exceptionnelle. En effet, le nouveau Sharan est l'un des premiers véhicules Volkswagen à embarquer le système « App Connect » ; les applications « MirrorLink™ », « Android Auto » (Google) et « CarPlay » (Apple) permettent d'équiper les nouveaux systèmes d'infodivertissement des applications les plus variées. Par ailleurs, les systèmes d'infodivertissement ont hérité de processeurs rapides (démarrage optimisé, calcul d'itinéraire rapide, performance optimale des écrans tactiles) et de nouveaux écrans haute résolution (dans le cas des systèmes 6,5 pouces). Le Sharan est proposé avec le système 5 pouces « Composition Colour » ainsi que les systèmes 6,5 pouces « Composition Media » et « Discover Media » (plus navigation).

Un chef d'œuvre d'habitabilité modulable. Équipé de série de deux portières arrière coulissantes, le Sharan est l'un des monospaces les plus prisés de sa catégorie. Cela est dû notamment à sa grande modularité et à sa spaciosité exemplaire. Le Sharan sera désormais disponible en trois versions de base avec

cinq, six ou sept places. Grâce au concept EasyFold, les sièges individuels de la deuxième et de la troisième rangée se replient dans le plancher à l'aide d'un mécanisme facile à utiliser pour exploiter tout l'espace intérieur. Par ailleurs, les sièges de la deuxième rangée sont réglables en longueur et inclinables à 20 degrés. Au-delà, on retrouve à bord du nouveau Sharan la qualité, l'ergonomie et la manipulation intuitive qui ont fait la réputation et le leadership de la marque Volkswagen en Europe et en Chine. La présence de fonctionnalités telles que les deux sièges enfant intégrés ou encore jusqu'à neuf airbags en témoigne tout autant que les 2 430 l de volume de rangement.

Un succès particulièrement éclatant en Asie et en Europe. Grâce à sa grande polyvalence, l'actuelle génération du Sharan s'est déjà vendue à plus de 200 000 exemplaires. Au total, plus de 800 000 conducteurs ont opté pour un Sharan depuis l'apparition du monospace Volkswagen sur le marché. Synonyme de modularité, la toute nouvelle version du Sharan répond également aux

objectifs et aux exigences des groupes cibles les plus variés. Fait intéressant : en Chine, qui est l'un des principaux marchés du Sharan, le monospace est principalement utilisé comme véhicule professionnel spacieux de luxe, tandis qu'en Allemagne, marché numéro un pour le Sharan, ce dernier est généralement privilégié par les familles. Après l'Allemagne et la Chine, les principaux marchés du monospace Volkswagen sont la Grande-Bretagne, l'Autriche, le Japon et la France.

Deux éditions spéciales dès le lancement. À l'occasion du lancement du nouveau Sharan, Volkswagen propose parallèlement aux finitions « Trendline », « Comfortline » et « Highline » deux versions spéciales personnalisées : le Sharan Ocean et le Sharan Beach. Ces deux modèles sont proposés dans les coloris « Hudson Bay Blue Metallic » pour la version Ocean et « Crimson Red » pour la version Beach. Il s'agit de deux coloris entièrement nouveaux, élaborés exclusivement pour ces éditions spéciales. À l'extérieur, l'équipement élargi comprend

notamment les nouvelles jantes 16" en alliage léger « Jakarta » et les rampes de pavillon couleur argent. Les deux versions exclusives embarquent par ailleurs le système d'aide à la conduite ACC, le capteur Blind Spot avec assistant de sortie de stationnement, l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist et le système d'aide au stationnement (Park Assist avec ParkPilot). L'équipement de série comprend en outre des selleries spéciales aux coutures contrastantes assorties au coloris du véhicule, un volant multifonctions, un habillage de levier de vitesses aux surpiqûres assorties, des portes coulissantes électriques à l'arrière et la climatisation automatique (Climatronic). Touche finale au tableau : les badges d'édition spéciale sur les ailes du véhicule, le monogramme « Ocean » ou « Beach » sur le tableau de bord côté passager et les baguettes de seuil ornées du monogramme correspondant. Le nouveau Sharan fera son apparition sur le marché européen au mois de juillet. En Allemagne, les précommandes débiteront dès le mois d'avril.



**Première présentation sur un salon –
la nouvelle Golf GTD SW :
L'icône sportive diesel pour
la première fois en version SW de 184 ch**

La voiture spacieuse et rapide consomme seulement 4,4 l/100 km

La Golf GTD SW passe de 0 à 100 km/h en seulement 7,9 s

Dix infos clés sur la première de la Golf GTD SW :

1. La première Golf GTD SW développe une puissance de 184 ch / 135 kW et un couple de 380 Nm.
2. Atteignant les 231 km/h, la Golf GTD SW consomme seulement 4,4 l/100 km en version 6 vitesses.
3. Équipée du système Start-Stop, la Golf GTD SW associe une efficacité exceptionnelle à un comportement dynamique absolument fascinant.
4. Son moteur TDI spécialement conçu pour les longues distances est extrêmement propre. Équipé d'un catalyseur de stockage des NOx, il répond avec souveraineté à la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement.
5. La Golf GTD SW est proposée en option avec une boîte à double embrayage 6 rapports.
6. Phares bi-xénon, jantes en alliage léger 17", système radio « Composition Touch » et climatisation automatique de série.
7. Le châssis sport, la fonction de conduite dynamique XDS+ et la fonction ESC Sport assurent une excellente maniabilité.
8. La nouvelle Golf GTD SW peut accueillir jusqu'à cinq adultes avec leurs bagages pour les vacances (605 l).
9. Lorsque l'arrière est chargé jusqu'au toit, le volume de chargement de la sportive adaptée à un usage quotidien atteint les 1 620 l.
10. Parmi les attributs intérieurs GTD figurent les sièges Sport, le volant cuir, le pommeau de levier de vitesses gainé cuir et les habillages de toit noir.



Wolfsburg/Genève, mars 2015. La première Golf GTD est arrivée sur le marché il y a 33 ans. Depuis, elle est devenue l'icône de toutes les diesels sportives. Rares sont en effet les véhicules express pour les trajets longue distance de la gamme Golf à associer à merveille la puissance d'une voiture de sport à la consommation d'une citadine. Pour la première fois depuis l'apparition de la première Golf GTD en 1982, Volkswagen lance sur le marché la plus sportive des diesels compactes en version SW. La nouvelle Golf GTD SW fête sa première sur un salon à l'occasion du Salon International de l'Automobile de Genève. La break diesel de 184 ch (135 kW) est propulsé par un TDI 2,0 l. Équipée d'une boîte manuelle 6 rapports, elle consomme en moyenne 4,4 l/100 km (115 g/km CO₂). Également disponible en option avec une boîte automatique à double embrayage (DSG), la Golf GTD SW s'avère là aussi extrêmement efficace avec une consommation de 4,8 l/100 km/h (125 g/km CO₂). Le catalyseur de stockage des NOx contribue également de manière déterminante à réduire

les émissions ; bien entendu, la version SW de la GTD répond également aux exigences de la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement.

7,9 secondes. La Golf GTD SW est équipée de série d'un système Start-Stop et utilise l'énergie de freinage pour recharger sa batterie. Le moteur turbodiesel Common Rail de 2,0 l de la gamme EA288 se caractérise par une sobriété associée à une extrême puissance : équipé de deux arbres d'équilibrage, il développe un couple maximum constant de 380 Nm entre 1 750 tr/min et 3 250 tr/min. Grâce à ce concentré d'efficacité, la nouvelle Golf GTD SW passe de 0 à 100 km/h en seulement 7,9 s avec n'importe quelle boîte de vitesses. Cette véritable sportive parmi les break diesels atteint une vitesse maximale de 231 km/h (DSG : 229 km/h).

Maniabilité et souveraineté. Les autres attributs de série du caractère sportif de la Golf GTD SW sont la fonction de conduite dynamique XDS+, la fonction ESC Sport (réactivité particulière en cas de conduite extrêmement dynamique), la direction progressive à la fois directe et confortable, le châssis Sport (abaissé de 15 mm) et les jantes 17" de type « Curitiba » chaussées de pneumatiques 225. Cette combinaison d'attributs confère à la GTD SW une parfaite maniabilité.

1 620 litres de volume de rangement. Outre la dynamique, la modularité est l'une des qualités intrinsèques de la nouvelle Golf GTD SW. Avec un volume de chargement de 605 l (chargement jusqu'au dossier du siège arrière), la Volkswagen possède un coffre extrêmement généreux, même avec cinq personnes à bord. Et lorsque l'arrière est chargé jusqu'aux dossiers des sièges avant et jusque sous le ciel de pavillon, le volume de chargement atteint 1 620 l. Le contenu du coffre est dissimulé des regards indiscrets par un cache-bagages

intégré de série derrière la banquette arrière. S'ils ne sont pas utilisés, le store et le filet de séparation peuvent être rangés sous le plancher de chargement. De plus, le plancher de coffre peut être réglé en hauteur ou entièrement déposé.

Extérieur à phares bi-xénon. La nouvelle Golf GTD SW est équipée de série de phares bi-xénon avec éclairage directionnel. L'un des signes de reconnaissance de la GTD est son noble liseré chromé dans la grille de calandre, qui suit les mêmes lignes sportives que le légendaire liseré rouge de la Golf GTI : il se poursuit jusque dans les phares et les sépare en deux zones : une zone supérieure avec feux de jour à technologie LED et éléments bi-xénon et une zone inférieure avec clignotant. Il intègre par ailleurs dans sa partie inférieure le pare-chocs spécialement conçu pour les modèles GT avec phares antibrouillard à LED intégrés à droite et à gauche (en option), déflecteurs latéraux noirs brillants et grille de calandre inférieure à structure en nid-d'abeilles

de couleur noire. De profil, la Golf GTD SW se reconnaît à ses jantes 17" en alliage léger et à ses seuils de porte élargis. À l'arrière du véhicule, la double sortie d'échappement installée à gauche et un emblème GTD attirent l'attention sur la Golf SW TDI la plus sportive de tous les temps. Tout comme la Golf GTD deux portes et quatre portes, la nouvelle GTD SW est disponible de série dans trois teintes classiques de carrosserie GT « Rouge Tornado », « Noir » et « Blanc Pur ».

Intérieur équipé de sièges Sport. Pour entrer dans l'habitacle, les passagers de la Golf GTD franchissent des baguettes de seuil en acier inox de série éclairées de blanc. Le conducteur et le passager prennent place sur des sièges sport à carreaux classiques de type « Clark » (GTD et GTI). Réglables en hauteur côté conducteur et passager et équipés d'un soutien lombaire à réglage manuel, leurs dossiers sont pourvus d'aumônières. Sur le plan optique, la Golf GTD SW

opte pour un mélange de coloris noirs, gris et blancs et de pièces chromées. Une sellerie cuir « Vienna » est disponible en option. Un ciel de pavillon noir complète à merveille l'atmosphère dynamique du véhicule vers le haut. Outre la climatisation automatique (Climatronic), le détecteur de fatigue et le système radio « Composition Touch » (pourvu notamment d'un lecteur de cartes SD et d'une interface AUX-IN), le véhicule est équipé de série d'un éclairage d'ambiance. Les capuchons de pédales et les repose-pieds en acier inox brossé, le volant sport multifonction à trois branches pourvu d'un méplat dans sa partie inférieure et offrant une bonne prise en main, le pommeau de levier de vitesses GTD et le combiné d'instrumentation avec réglages élargis de l'affichage multifonction « Premium » témoignent quant à eux d'une atmosphère exclusive et sportive à bord de la nouvelle Golf GTD SW. Le détecteur de fatigue et le système anti-multicollision sont livrés de série.

Les équipements optionnels. Parmi les systèmes d'aide à la conduite disponibles en option figurent le contrôle automatique de distance ACC, le système de contrôle de l'environnement Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville, l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist ou encore la toute nouvelle génération de contrôle dynamique de châssis DCC (avec sélecteur de profil de conduite). Un système audio 400 Watt de Dynaudio a par ailleurs été spécialement conçu pour la nouvelle Golf GTD SW. Les jantes 18" en alliage léger de type « Nogaro » et la sellerie disponible en alcantara ou cuir (« Vienna ») font également partie des équipements optionnels de la Golf GTD SW. Volkswagen propose par ailleurs un pack « Sport & Design » avec sélecteur du profil de conduite, jantes en alliage léger noires de type « Nogaro » chaussées de pneus 225, étriers de frein rouges et vitres arrière fumées à 65 %. D'une manière générale, tous les équipements optionnels proposés sur la gamme peuvent être commandés.



**Première présentation sur un salon –
la nouvelle Golf TSI BlueMotion
La première Golf BlueMotion à moteur
essence ne consomme que 4,3 l/100 km**

Nouveau record d'efficacité pour
le moteur high-tech 1,0 litre de 115 ch

La nouvelle Golf TSI BlueMotion
passe sous la barre des 100 g de CO₂/km

Dix informations clé sur la première de la Golf TSI BlueMotion :

1. Jamais une Golf à moteur essence n'avait consommé aussi peu que la Golf TSI BlueMotion présentée pour la première fois à Genève.
2. Avec 99 g/km, la Golf TSI BlueMotion présente les émissions de CO₂ les plus faibles parmi les modèles essence de sa catégorie.
3. Une boîte de vitesses DSG 7 rapports est disponible en option.
4. Malgré son haut niveau d'efficacité, la Golf TSI BlueMotion 115 ch (85 kW) peut rouler jusqu'à 204 km/h.
5. Dans l'esprit de downsizing de Volkswagen, le moteur trois cylindres high-tech de 999 cm³ de la série EA211 réunit confort et agilité.
6. Une valeur de C_x de 0,28 favorise les économies de consommation.
7. La Golf TSI BlueMotion est proposée dans les deux niveaux de finition Trendline et Comfortline.
8. Éléments aérodynamiques de carrosserie, jantes alliage et pneumatiques à très faible résistance au roulement de série.
9. Le nouveau modèle peut être équipé d'un large éventail de systèmes d'assistance et de confort innovants.
10. Le lancement de la Golf TSI BlueMotion sur le marché européen aura lieu dès l'été prochain.



Wolfsburg/Genève, mars 2015. La Golf BlueMotion est l'une des voitures les plus efficaces de notre temps. Cette merveille d'économie est animée par un moteur turbodiesel à injection directe (TDI) ou bien, alternativement depuis 2014, par un moteur à gaz naturel (TGI), lui aussi suralimenté turbo et à injection directe. Pour la première fois, Volkswagen présente une version TSI BlueMotion à essence aux côtés de la Golf TDI BlueMotion à l'économie légendaire et de la TGI BlueMotion. Celle-ci est animée par un moteur ultramoderne, à injection directe et suralimentation turbo de la série EA211. Le 1.0 TSI, un trois-cylindres particulièrement civilisé, développe une puissance de 115 ch (85 kW). Avec la boîte mécanique 6 vitesses de série, la Golf TSI BlueMotion – qui peut rouler jusqu'à 204 km/h, dans cette configuration – ne consomme que 4,3 l/100 km, ce qui correspond à une émission de CO₂ de 99 g/km. Ces valeurs font de la Golf TSI BlueMotion l'une des voitures à essence les plus économiques et les moins polluantes au monde. En option, le nouveau modèle sera également proposé avec une boîte de vitesses DSG à double embrayage à 7 rapports.

La perfection aérodynamique. Grâce à de nombreuses modifications aérodynamiques, la Golf TSI BlueMotion atteint un coefficient C_x extrêmement faible de 0,28. L'aérodynamisme du véhicule contribue de manière déterminante à réduire sa consommation de carburant. Un abaissement du châssis (de 15 mm), la grille de calandre presque entièrement fermée à l'extérieur (avec monogramme BlueMotion), la grille de ventilation partiellement fermée à l'intérieur du pare-chocs, les canaux d'air de refroidissement optimisés et les carénages inférieurs spécifiques, entre autres mesures, ont permis d'optimiser l'aérodynamisme du véhicule. Sur le plan technique, ce sont des détails de construction supplémentaires qui ont permis d'augmenter l'efficacité de la nouvelle Golf TSI BlueMotion : une structure allégée innovante, un système Start-Stop, le mode récupération et des pneumatiques à résistance extrêmement faible au roulement, pour ne citer que quelques exemples.

TSI high-tech. Le moteur à essence à suralimentation turbo et injection directe de 999 cm³ de la Golf TSI BlueMotion est le résultat d'un nouveau développement. Derrière le code EA211 se cache une famille ultramoderne de moteurs à essence regroupant des moteurs à trois ou quatre cylindres. C'est avec la mise en production de la up! que les moteurs de la série EA211 ont fait leur première apparition, sous la forme d'un bloc MPI trois cylindres. Le moteur high-tech implanté dans la nouvelle Golf TSI BlueMotion représente à l'heure actuelle le niveau le plus récent et le plus élevé des versions trois cylindres.

› **Très léger.** Grâce à un carter-cylindres ultra-rigide en fonte d'aluminium coulée sous pression, ainsi qu'à d'autres détails de construction, le moteur est particulièrement léger. De plus, les frottements internes ont pu être réduits au minimum.

› **Parfaitement tempéré.** La gestion des échanges thermiques constitue un point fort supplémentaire : 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 a été intégré entièrement dans la culasse et doté de sa propre chemise d'eau de refroidissement. Mieux encore, les ingénieurs de Volkswagen ont mis au point un système de refroidissement à double circuit. Pendant que le bas moteur est refroidi par un circuit haute température avec pompe à réfrigérant mécanique, un circuit basse température régulé en fonction des besoins par une pompe électrique est destiné au refroidisseur d'air de suralimentation et au turbocompresseur. De plus, une pompe à huile pilotée par cartographie, qui n'utilise que la puissance nécessaire au point de fonctionnement donné, est mise en œuvre.

› **Une surcompression optimisée.** La conception du collecteur d'échappement a permis à Volkswagen de choisir un compresseur « Single Scroll » particulièrement fin. Sur la Golf TSI BlueMotion, le refroidisseur d'air de suralimentation est intégré au collecteur d'admission en plastique injecté. Il en résulte une montée de pression plus rapide et un couple maximal de 200 Nm, une valeur exceptionnelle pour un trois cylindres. C'est en particulier pour cette raison que le moteur permet des reprises remarquablement spontanées.

Deux niveaux de finition. La nouvelle Golf TSI BlueMotion peut être commandée dans les versions « Trendline » et « Comfortline ».

Golf TSI BlueMotion Trendline. La Golf TSI BlueMotion Trendline se distingue, à l'extérieur, par des jantes 15" en alliage léger « Lyon », un becquet arrière

plus grand et de la couleur du véhicule et la nouvelle grille de calandre presque fermée. La barre noire à surface lisse ornée d'un monogramme BlueMotion présente par ailleurs un liseré chromé qui se poursuit jusqu'à l'intérieur des phares. D'autres détails sont également spécialement adaptés aux versions BlueMotion : les prises d'air de refroidissement noires dans le pare-chocs, les canaux d'air de refroidissement optimisés, les carénages inférieurs sophistiqués, le châssis abaissé de 15 mm et les pneumatiques à très faible résistance au roulement.

› **Très bien équipée.** Parmi les équipements de série de la Golf TDI BlueMotion Trendline figurent par ailleurs, en ce qui concerne l'intérieur et les fonctionnalités, l'écran tactile TFT 5 pouces, l'affichage multifonctions avec conseils ECO (visualisation de la consommation et informations), le frein de stationnement électronique avec fonction Auto Hold, le contrôle de pression

des pneus (RKA), le blocage de différentiel électronique XDS+, un plancher de chargement variable et le dossier de banquette arrière rabattable en deux parties asymétriques. Sont également de série (liste non exhaustive) : les feux de jour, la climatisation, les rétroviseurs extérieurs à réglage électrique, l'affichage de la température extérieure, les lève-vitres électriques, l'essuie-glace de lunette arrière à balayage intermittent, la direction assistée électromécanique, les appuie-tête à sécurité optimisée, les buses d'aération cerclées de chrome dans l'habitacle, la sellerie de type « Pepper », les applications décoratives « Dark Silver satiné », la console centrale avec casier de rangement, la colonne de direction réglable en hauteur et en profondeur, le siège conducteur réglable en hauteur, les filtres à poussière et à pollen, le verrouillage centralisé à télécommande, les ceintures réglables en hauteur et avec prétensionneur à l'avant et des vitres athermiques teintées vertes.

Golf TSI BlueMotion Comfortline. Le niveau de finition « Comfortline » se distingue de la version précédente par le système ParkPilot à l'avant et à l'arrière, un tableau de bord plus exclusif, l'affichage multifonctions « Plus », le nouveau système radio « Composition Touch » avec interface pour cartes SD et le détecteur de fatigue.

› **Un équipement étendu.** Sont également de série sur la Golf TSI BlueMotion Comfortline (liste non exhaustive, suppléments par rapport à « Trendline ») : des sièges confort à revêtement « Zoom » et soutiens lombaires à l'avant, des applications décoratives de type « Dark Silver brossé », une trappe à skis et un accoudoir central dans le dossier de la banquette arrière, des commutateurs d'éclairage et des boutons de réglage des rétroviseurs chromés, un tiroir sous le siège passager, des aumônières au dos des sièges avant, un casier de rangement avec couvercle dans le ciel de pavillon, une prise 12 V

supplémentaire dans le coffre, des miroirs de courtoisie éclairés, des tapis de sol en textile ainsi qu'un volant et un pommeau de levier de vitesses en cuir et des jantes en alliage léger 16" (de type « Dover »).

Systèmes d'aide à la conduite et de confort. La Golf TSI BlueMotion est équipée d'une multitude de systèmes d'assistance innovants et d'équipements de confort. Parmi les technologies présentes de série, on peut citer le freinage anti-multicollision et le blocage de différentiel électronique XDS+. Les équipements suivants, entre autres, sont disponibles en option : le système proactif de protection des occupants, le détecteur de fatigue (de série avec « Comfortline »), l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist, la reconnaissance des panneaux de signalisation, l'aide au stationnement ParkAssist ainsi que les fonctions d'éclairage automatique Light Assist et Dynamic Light Assist. De plus, la gamme complète des systèmes radio et radio/GPS actuels est disponible sur la Golf TSI BlueMotion.

Note.

Note.

Note.

Note.

IMAGE SOURCES

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg