



Nuevo Volkswagen Polo: más eficiente y más seguro

Una nueva gama de motores con un rendimiento sobresaliente

Un conjunto de sistemas de confort y ayuda a la conducción único en su segmento

Cambios de diseño y funcionales en la carrocería

Madrid, 22 y 23 de abril 2014 – El nuevo Polo gana en rendimiento, equipamiento y diseño. La nueva gama de motores es más eficiente y cumple la norma de emisiones EU6 en todos los casos. Es ahora el modelo de su segmento con mayor número de sistemas de ayuda al conductor, tiene nuevos elementos de equipamiento como el MirrorLink™ o los faros full-LED y una presencia exterior e interior renovadas. Está a la venta en España con tres niveles de equipamiento, a los que se sumarán otros tres a final de 2014.

Unas ventas totales a lo largo de su historia de casi 14 millones de unidades y alrededor de 721.000 unidades comercializadas en 2013 avalan el aprecio de los clientes por este modelo. Con las mejoras introducidas, el nuevo Polo ahora tiene lo necesario para satisfacer e incluso superar las expectativas de los clientes más exigentes. En el lanzamiento hay una gama de seis motores, cuatro de gasolina y dos diésel, y tres niveles de equipamiento: Edition, Advance y Sport. A lo largo del año aparecerán tres nuevas versiones, TSI BlueMotion, BlueGT y GTI, además de un tercer motor Diesel.

La gama de motores está desarrollada con el objetivo de conseguir un rendimiento sobresaliente: menos consumo y emisiones de CO2 a igualdad de prestaciones. En el lanzamiento hay cuatro motores de gasolina y dos diésel; todos ellos son nuevos o se utilizan por primera vez en el Polo. Los de gasolina son, por un lado, dos versiones con motor tres cilindros de 1,0 l de cilindrada, atmosféricos y con inyección indirecta. Por otro, dos versiones de un cuatro cilindros de 1,2 l con turbocompresor e inyección directa.

Las dos versiones del motor de tres cilindros atmosférico tienen 44 kW / 60 CV y 55 kW / 75 CV. Con la misma cilindrada y relación de compresión, se distinguen por la regulación electrónica, que permite distintos grados de potencia y consumo, aunque con el mismo valor de par máximo. Con BlueMotion Technology (sistema de recuperación y Start/Stop), el consumo se reduce a 4,7 y 4,8 l/100 km respectivamente, lo que implica unas emisiones de CO2 de sólo 106 y 108 g/km. Estas dos versiones tienen una caja de cambios manual de cinco velocidades.

Las versiones del Polo TSI de 1,2 l, con inyección indirecta y turbocompresor, tienen de serie el sistema Start/Stop. Una de ellas rinde una potencia de 66 kW / 90 CV y la otra, 81 kW / 110 CV. La primera lleva de serie una caja de cambios de cinco velocidades y la segunda de seis. Opcionalmente, ambas tienen una caja de cambios DSG de doble embrague de siete velocidades. El consumo de la versión

de 90 CV es de 4,7 l/100 km con cualquiera de las cajas de cambio. En la versión de 110 CV, el consumo es de 4,8 l/100 km con cambio manual y 4,7 con DSG.

Los dos motores diésel disponibles en el lanzamiento son nuevos. Tienen tres cilindros, 1,4 l de cilindrada, alimentación por conducto común, eje de equilibrado y sistema Start/Stop. El rendimiento de estos motores es excepcional y, además, Volkswagen ha conseguido un nivel de ruido, vibraciones y aspereza excepcionalmente bajo para un diésel de tres cilindros. Hay dos versiones que se distinguen por su potencia: 55 kW / 75 CV y otra de 66 kW / 90 CV. Además, el nuevo Polo TDI BlueMotion que equipará el motor de 55 kW / 75 CV, es el automóvil diésel de cinco plazas más eficiente del mundo con un consumo de 3,1 l/100 km. El consumo de la versión de 90 CV es igualmente sorprendente: 3,4 l/100 km. Después del lanzamiento llegará una tercera versión de este motor con 77 kW / 105 CV.

Ningún otro modelo de su categoría tiene un equipamiento de sistemas de confort y asistencia a la conducción como el Volkswagen Polo. El control de estabilidad electrónico ESC es de serie y puede incluir varias funciones: antibloqueo de frenos (ABS), sistema antideslizamiento (ASR), el sistema de regulación de inercia del motor (MSR), diferencial electrónico (EDS), frenada en curva (XDS +) y asistente de arranque en pendientes.

También es parte del equipamiento de serie el sistema de frenado de emergencia anticollisiones múltiples, que, después de una colisión detectada mediante los sensores del airbag, frena automáticamente al coche para evitar colisiones sucesivas, a no ser que el conductor acelere. Igualmente el control de presión de los neumáticos es de serie en el nuevo Polo.

El sistema de control de velocidad de crucero adaptativo ACC mantiene la distancia constante con el vehículo precedente cuando se conecta el programador de velocidad. El Front Assist con función de frenado de emergencia en ciudad sirve para evitar colisiones hasta 30 km/h. Si detecta un obstáculo, en función de la respuesta del conductor, puede dar un aviso luminoso y acústico e incluso llegar a detener automáticamente el coche aunque el conductor no frene.

Un sistema de detección de fatiga detecta indicios de cansancio en el conductor y le avisa mediante una indicación en el cuadro de instrumentos y una señal acústica, que se repite a los 15 minutos si el conductor no ha parado.

Otras ayudas al conductor son el asistente de aparcamiento ParkPilot o la cámara de visión trasera Rear View.

En el nuevo Polo está implementada la segunda generación del Sistema Modular de Infoentretenimiento (MIB), con cuatro tipos de pantalla táctil, desde la que se controla el equipo de sonido, de navegación, el teléfono, la conexión con dispositivos externos o un visualizador de imágenes, entre otros.

Como novedad en el nuevo Polo está la función MirrorLink™. Mediante este sistema se puede utilizar las aplicaciones y los contenidos de un smartphone desde la pantalla táctil del coche, siempre y cuando no supongan una distracción para el conductor. Además, Volkswagen ofrecerá aplicaciones para el smartphone que utilicen los datos del automóvil, como la información del navegador, el tacómetro o el cuentarrevoluciones.

La carrocería del nuevo Polo se distingue exteriormente, entre otros elementos, por el nuevo diseño del paragolpes y las tomas de aire más grandes. Opcionalmente puede tener unos faros dobles full-LED disponibles a final de año, que tienen un

efecto estético en el frontal y dan una luz aún mejor que los de xenón. Otros elementos diferenciadores son las seis nuevas llantas de aleación y los ocho colores nuevos de carrocería. Interiormente cambia el cuadro de instrumentos y el volante.

En el chasis, la novedad principal son los amortiguadores de dureza variable incluidos en la opción Selección de Perfiles de Conducción Sport Select, que permite elegir entre dos modos: Comfort y Sport.

Después del lanzamiento llegarán nuevas versiones. Como en el modelo anterior, habrá una versión BlueGT, en este caso con un motor de gasolina de cuatro cilindros y 1,4 l de cilindrada, con el sistema de desconexión automática de los cilindros 2 y 3. La potencia máxima de esta versión es 150 CV y el consumo medio 4,8 l/100 km con la caja de cambios manual que tiene de serie y 4,7 l/100 km con la caja de cambios DSG de doble embrague de siete velocidades.

Además de incorporar de serie BlueMotion Technology en toda la gama y de la versión específica TDI BlueMotion, Volkswagen añadirá a la gama un TSI BlueMotion. Tendrá un motor de gasolina de tres cilindros y 1,0 l de cilindrada, turboalimentado y con inyección directa de 70 kW / 95 CV. El consumo y las emisiones del Polo BlueMotion son una referencia dentro del segmento: 4,1 l/100 km y 94 g/km.

El futuro Polo GTi será aún más potente que el anterior: 192 CV en lugar de 180. Tanto el BlueGT como el GTi tienen un equipamiento específico, diferente de otras versiones de la gama.