

PRESSINFORMATION



Marcus Thomasfolk Kontaktperson
Informationschef
08 553 867 97 Telefon
070 35 896 57 Mobil
marcus.thomasfolk@volkswagen.se E-post
2012-03-06 Datum

Polo BlueGT – den första Volkswagen-modellen med cylinderavstängning

Sportig och sparsam – trots 140 hk under huven och en topphastighet på 210 km/h förbrukar Polo BlueGT endast 4,7 liter bensin per 100 km. Volkswagen är först ut bland alla biltillverkare att lansera cylinderavstängning som en bränslesparande teknik för mindre motorer.

Genom att kombinera dynamisk prestanda med extremt låg bränsleförbrukning skiljer nya Polo BlueGT sig från mängden. En verklig teknisk finess hos denna progressiva kompaktbil är ett system för cylinderavstängning (även kallat "aktiv cylinderstyrning" eller "ACT") som Volkswagen nu använder sig av för första gången.

Det här systemet lanseras tillsammans med den helt nytvecklade 1,4-liters TSI-motorn för Polo BlueGT. Motorn tillhör EA211-serien av bensinmotorer. Dessa, tillsammans med EA288-serien dieselmotorer som även den är nytvecklade, utgör de tekniska grundstenarna i den kommande plattformen Modular Transverse Matrix (MQB). En egenskap som dessa motorer har gemensamt är dess placering i bilen, oavsett bilstorlek eller modell.

Polo BlueGT utvecklar 140 hk – trots detta förbrukar den vid blandad körning endast 4,7 l/100 km/h (motsvarande 108 g CO₂/km). Beställer man sin Polo BlueGT med en 7-stegad DSG-växellåda med dubbla kopplingar (tillval), blir bränsleförbrukningen ännu lägre: 4,5 l/100 km respektive 105 g CO₂/km – och då talar vi alltså om en bensinmotor, inte en diesel! Toppfarten är imponerande 210 km/h, och sprinten från 0 till 100 km/h klaras på snabba 7,9 sekunder. Kombinationen av hög bränsleeffektivitet och dynamisk prestanda åstadkoms genom ett innovativt samspel mellan cylinderavstängning, downsizing (minskad cylindervolym plus direktinsprutning och överladdning) och BlueMotion Technology (Start-stopp system samt Bromsenergiåtervinning).

Polo BlueGT fyller luckan mellan Polo 1,2 TSI (105 hk) och Polo GTI (180 hk). Modellen släpps på den svenska marknaden redan i sommar.

Cylinderavstängning spar bränsle. Volkswagen är först ut bland alla biltillverkare att lansera aktiv cylinderstyrning som en bränslebesparande teknik för mindre motorer – tidigare har denna innovation endast använts för större, 8- eller 12-cylindriga motorer. Genom att koppla bort den andra och tredje cylindern då motorn har låg eller medelhög belastning, sänks bränsleförbrukningen med cirka 0,4 l/100 km (EU-körcykeln). Vid en konstant hastighet av 50 km/h på 3:ans eller 4:ans växel, uppgår bränslebesparingen till så mycket som 1 l/100 km. Och även när man kör i 70 km/h på 5:ans växel, sänks förbrukningen med hela 0,7 l/100 km.

Så fungerar det. Cylinderavstängningen är aktiv i varvtalsområdet 1 250 till 4 000 v/min och vid vridmoment mellan 25 till cirka 100 Nm. Så snart föraren trampar lite hårdare på gaspedalen, aktiveras de båda cylindrarna igen. Allt sker helt obemärkt.

Motorns jämna gång försämras inte på något sätt av den höga effektiviteten: även på två cylindrar går den perfekt balanserade 1,4 TSI-motorn i Polo BlueGT lika tyst och vibrationsfritt som den gör när alla fyra cylindrarna är aktiva. In- och urkoppling sker inom ett halvt kamaxelvarv, vilket i tid räknat endast tar 13 till 36 millisekunder, beroende på varvtalet. Övergångarna jämnas ut med hjälp av ingrepp i tändningen och gasspjället.

Tack vare en gaspedalslägesgivare och smart programvara, kan systemet också känna av olikartade körprofiler – som till exempel när man kör i stadstrafik eller kör på ett sportigt sätt på landsväg. I sådana lägen stängs cylinderavstängningssystemet av. I färddatorn, mellan hastighetsmätaren och varvräknaren, kan föraren se om motorn för tillfället går på två eller fyra cylindrar.

ACT – variabla kamtider. För att ytterligare minska utsläppen och bränsleförbrukningen samt för att höja vridmomentet i det lägre varvtalsområdet, är insugningskamaxeln hos alla EA211-motorer justerbar inom ett område på 50 vevaxelgrader; i 1,4 TSI till Polo BlueGT har även avgaskamaxeln variabla tider, vilket säkerställer snabbare respons från låga varvtal samtidigt som det höjer vridmomentet på högre varvtal.

Polo BlueGT exteriört. Att denna nya Volkswagen är något alldeles extra framgår tydligt, både in- och utvändigt. Exteriören på Polo BlueGT karakteriseras av de nya 17"-lätmetallfälgarna, GT-märken fram och bak (plus ett BLUEMOTION-emblem bak) och av de nya avgasändrören. Mycket av detaljerna har hämtats från Polo GTI och Polo BlueMotion. GTI-detaljer är till exempel bakspoilern, stötfångare med diffusor bak, stötfångare fram och dimljus med integrerat varselljus. Till BlueMotion-detaljerna hör trösklarna liksom A-stolparnas vattenfånglistor vid vindrutan. Polo BlueGT har också uppdaterats med svartlackerad kylargrill, R-Line ventilationsgaller i stötfångaren och svarta sidobackspeglar. Det faktum att Polo BlueGT ligger 15 mm närmare vägbanan och att underredet har en speciell inklädnad inverkar positivt på aerodynamiken.

Polo BlueGT interiört. Invändigt består uppgraderingarna av utökad funktionalitet för färddatorn (information om cylinderavstängning och däckstryckskontroll), GTI-

instrument, farthållare och svart innertak i GTI-stil, make-upspegel- och kupébelysning, ladderratt med BlueGT-emblem, sportstolar fram klädda i ett BlueGT specifikt tyg med nytt mönster, samt diverse kromapplikationer.

Alla data om bränsleekonomi, CO₂-utsläpp och körprestanda är prognostiserade värden från februari 2012.