



Première mondiale à Genève: Volkswagen Caddy au gaz naturel et avec boîte DSG

- **Le Caddy TGI est le premier utilitaire de livraison en ville roulant au GNV et avec une boîte à double embrayage**
- **Disponible au départ d'usine avec un empattement court et en version Maxi**
- **Groupe motopropulseur 1,4 l quasi monovalent de 81 kW et avec une boîte à double-embrayage DSG six rapports appropriée à l'utilisation d'un taxi**
- **Nouveau Caddy Alltrack également propulsé au gaz naturel**

Le nouveau Caddy TGI BlueMotion de Volkswagen Véhicules Utilitaires est le premier modèle de son segment à être désormais associé à une boîte à double embrayage. Le constructeur de Hanovre présentera cette nouvelle association entre propulsion alternative au gaz naturel et boîte DSG à six rapports en Première mondiale au Salon de l'automobile de Genève 2016.

Le roi de l'autonomie arrive au lac de Genève: le Caddy TGI BlueMotion, véhicule familial et utilitaire de livraison en ville propulsé au GNV ou au gaz naturel bio peut désormais être commandé non seulement avec une boîte de vitesses manuelles, mais aussi pour la première fois avec une boîte à double embrayage DSG, ce qui est unique en son genre dans son segment. Le Caddy à empattement court est disponible en version fourgon et VT ainsi qu'en version Maxi.

Avec une consommation de gaz naturel en cycle mixte de 4,1°kilogrammes aux 100 km, respectivement de 4,3 kg pour le Caddy Maxi, le conducteur peut atteindre des autonomies calculées d'environ 630 km, respectivement de 860 km pour le Caddy Maxi en mode purement gaz naturel. Les émissions de CO₂ du Caddy TGI s'élèvent à 112 g/km pour le modèle à empattement court, et à 116 g/km pour le Caddy Maxi associé à la boîte de six vitesses manuelles; pour le Caddy Maxi avec boîte DSG elles sont de 123g/km* resp. 126 g/km* (* = valeurs provisoires).

Des réservoirs haute pression spécialement conçus pour le «Compressed Natural Gas» sont implantés sous le plancher des nouveaux Caddy et Caddy Maxi TGI BlueMotion. Ainsi, le compartiment

de charge du Caddy pouvant atteindre 3200 litres, respectivement 4130 l pour le Caddy Maxi, est utilisable comme auparavant. De plus, il est doté d'un réservoir essence d'un volume de 13 litres. Les réservoirs de gaz naturel en acier et en forme de bouteille sont remplis de gaz naturel comprimé à plus de 200 bars. Dans le Caddy à empattement court, les quatre réservoirs montés dans le sous-plancher contiennent 26 kg de gaz naturel; le Caddy Maxi TGI dispose de cinq bouteilles de gaz d'une capacité de remplissage de 37 kg.

Les réservoirs alimentent un moteur TGI d'une cylindrée de 1,4 litre qui répond à la nouvelle norme antipollution EU 6. La propulsion au GNV du Caddy est basée sur un nouveau moteur TSI essence modifié. Au niveau du moteur, ce sont par exemple la culasse, la commande des soupapes ainsi que la commande à manivelle, les pistons, les conduites et les soupapes qui ont été conçus pour être utilisés avec le gaz naturel. Les développeurs ont également adapté le calculateur moteur ainsi que le catalyseur et le turbocompresseur à gaz d'échappement. Cette compatibilité avec le gaz naturel avait déjà été prise en compte au moment de la conception de base de la série modèles dotée de moteurs essence TSI.

Le couple maximal de 200 Newton-mètre (Nm) à bord du Caddy doté d'un moteur TGI est obtenu à 1500 à 3500 tours/minute. Ce moteur atteint la puissance maximale de 110 ch / 81 kW entre 4800 et 6000 tours. La vitesse maximale du Caddy TGI, version véhicule utilitaire de livraison en ville et VT culmine à: 174 km/h avec une boîte de vitesses manuelles et à 172 km/h avec une boîte à double-embrayage DSG.

La propulsion au gaz quasi monovalente du Caddy TGI BlueMotion utilise normalement le réservoir d'essence uniquement dans les phases de démarrage et de préchauffage du moteur, lorsque la température extérieure est inférieure à moins dix degrés Celsius. Cette réserve de secours permet au conducteur de rester mobile au cas où il ne se trouverait pas, pour une fois, à proximité immédiate de l'une des 136 stations-services GNV de Suisse.

Le prédécesseur de ce Caddy était déjà disponible en version GNV sous le nom « Ecofuel ». Le Caddy TGI de la quatrième génération peut être commandé avec une boîte de vitesses manuelles depuis le milieu de l'année 2015. Le nouveau Caddy TGI avec une boîte à double-embrayage DSG sera mis en vente à partir de juin 2016. Cette boîte à double embrayage à six rapports est en outre conçue pour utiliser le véhicule comme un taxi et représente une exception dans le segment A des véhicules utilitaires de livraison en ville roulant au gaz naturel.

Le Caddy Alltrack présenté récemment avec dynamisme peut également être propulsé au gaz naturel. Cette variante Lifestyle du Caddy avec des éléments de style tout-terrain est le successeur du Cross Caddy; il est disponible avec une boîte manuelle, mais également avec la boîte à double embrayage à six rapports à partir du milieu de l'année.

Le Caddy TGI en tant que véhicule utilitaire de livraison en ville/fourgon à empattement court et avec boîte manuelle à six vitesses est

disponible à partir de CHF 21 660.-, hors TVA; avec une boîte DSG à six rapports, le prix du fourgon court débute à CHF 24 320.- hors TVA. Le Caddy TGI en version VT, avec l'équipement «Family» et une boîte à six vitesses manuelles, est en vente à partir de CHF 23 860.- TVA incluse, en tant que VT avec une boîte DSG six rapports il coûte CHF 28 080 TVA incluse.

Le 29 février 2016, Communication Volkswagen

Remarque

Vous trouverez de plus amples informations numériques sur le nouveau Caddy TGI dans notre banque de données Presse: www.nfz.vwpress.ch

Utilisateur: pressegest_2015

Mot de passe: 15Gstpr-20

AMAG Automobil- und Motoren AG Communication Volkswagen

Livio Piatti

Chef PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Téléphone 056 463 94 61

Télécopie 056 463 95 17

E-mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen-nutzfahrzeuge.ch

