



**Véhicules
Utilitaires**

Information Presse

23 février 2016

Nouveau Caddy TGI – alimenté au gaz naturel avec boîte DSG

- **Première mondiale à Genève : Le Caddy TGI est le premier véhicule urbain de livraison équipé du système d'entraînement GNC et de la boîte à double embrayage DSG**
- **Disponible en versions à empattement court et Maxi**
- **1,4l 110 ch avec boîte DSG 6 rapports**
- **Le nouveau Caddy Alltrack est également proposé avec un système de propulsion au gaz naturel**

Le nouveau Caddy TGI BlueMotion de Volkswagen Véhicules Utilitaires est le premier véhicule de ce segment à être équipé d'une boîte à double embrayage. Le constructeur d'Hanovre présentera, en première mondiale, cette nouvelle combinaison alternative d'une propulsion au gaz naturel avec boîte DSG 6 rapports au Salon de Genève.

Le Caddy TGI BlueMotion, véhicule de livraison ou familial alimenté au GNC ou au gaz bio-naturel, et traditionnellement équipé d'une boîte manuelle, est dorénavant proposé avec une boîte à double embrayage DSG, une première sur son segment. La version fourgon et la version familiale du Caddy peuvent également être commandées avec un empattement court ou dans une version Caddy Maxi.

Avec une consommation combinée de gaz naturel de 4,1 kg et de 4,3 kg au 100 km (respectivement, pour l'empattement court et le Caddy Maxi), les conducteurs du Caddy bénéficient d'une autonomie d'environ 630 km ou 860 km en mode gaz exclusif. Les émissions de CO₂ du Caddy TGI atteignent 112 g/km pour la version à empattement court et 116 g/km pour la version Caddy Maxi avec boîte manuelle 6 rapports, et 123 g/km* et 126 g/km*, respectivement, avec la boîte DSG (*= données provisoires).

Les nouveaux Caddy et Caddy Maxi TGI BlueMotion sont équipés de réservoirs haute pression conçus spécifiquement pour le gaz naturel comprimé. Les réservoirs sont montés sous le plancher, ce qui signifie que l'espace intérieur n'est pas impacté : jusqu'à 3 200 litres pour le Caddy et jusqu'à 4 130 litres pour le Caddy Maxi. Les modèles sont également équipés d'un réservoir essence de 13 litres. Les réservoirs de gaz en acier sont alimentés en GNC comprimé à une pression supérieure à 200 bars. Les quatre réservoirs montés sous le plancher du Caddy à empattement court contiennent 26 kg de gaz naturel, tandis que le Caddy Maxi TGI est équipé de cinq réservoirs d'une contenance de 37 kg de gaz.

Les réservoirs alimentent un moteur TGI 1.4 qui répond à la norme antipollution Euro 6. Le moteur est basé sur un nouveau modèle essence TSI qui a été modifié pour permettre au Caddy de fonctionner au gaz naturel comprimé. La culasse, le système de distribution, le vilebrequin, les pistons, les conduites et les soupapes ont été adaptés à la propulsion au gaz naturel. Les ingénieurs ont également apporté des ajustements au contrôleur moteur, au catalyseur et au turbocompresseur. Cette compatibilité à la propulsion au gaz naturel a

été prise en compte dès les premières étapes du développement de cette série de moteurs essence TSI.

Le couple maximum de 200 Nm est délivré par le moteur TGI du Caddy entre 1 500 et 3 500 tr/min. Le moteur atteint sa puissance maximale de 110 ch entre 4 800 et 6 000 tr/min. En version véhicule de livraison ou familial, le Caddy TGI affiche une vitesse de pointe de 174 km/h avec boîte manuelle et de 172 km/h avec boîte DSG.

Habituellement, le système exclusif de propulsion au gaz du Caddy TGI BlueMotion n'utilise le super sans plomb du réservoir essence qu'au démarrage du moteur et pour le chauffer lorsque la température est inférieure à 10 °C. Toutefois, cette réserve d'essence peut également être utilisée si aucune des 900 stations de GNC allemandes ou des 4 200 stations dorénavant accessibles en Europe ne se trouvent à proximité.

Le précédent modèle était disponible en tant que Caddy GNC sous l'appellation Ecofuel et le moteur TGI était proposé sur la quatrième génération de Caddy à boîte manuelle depuis le milieu de l'année 2015. Le nouveau Caddy TGI avec boîte DSG sera disponible début juin 2016 (en Allemagne). La boîte 6 rapports à double embrayage (qui permet d'utiliser le Caddy comme taxi) n'a pas d'équivalent sur le segment A des véhicules de livraison urbains alimentés au gaz naturel.

Le Caddy Alltrack, qui a récemment fait l'objet d'une présentation dynamique, peut également être alimenté au gaz naturel. Successeur du Cross Caddy, cette variante du Caddy au look tout-terrain est disponible en version TGI avec boîte manuelle, même s'il sera également lancé avec la boîte à double embrayage 6 rapports (DSG) vers le milieu de l'année 2016 (en Allemagne).

Relations Presse et Publiques Volkswagen Group France

Tel : 01.49.38.88.80/88.40/88.02

Fax : 03.23.73.81.43

E-Mail : leslie.peltier@volkswagen.fr

Site presse France : www.volkswagen.fr/presse