



Volkswagen

**Estreno mundial del Jetta Hybrid
en el Salón Internacional del Automóvil de
Norteamérica (NAIAS)**

Detroit, enero de 2012

ES

Indicaciones:

Esta información de prensa y las fotografías correspondientes al nuevo Jetta Hybrid están disponibles en internet en la dirección www.volkswagen-media-services.com. Nombre de usuario: jettahybrid; Clave: 01-2012.

Las denominaciones TDI, TSI, DSG y Twincharger son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Toda la información sobre equipamientos y datos técnicos contenida en esta carpeta de prensa se refiere al programa de modelos ofrecido en EE.UU. En otros países pueden existir discrepancias.

1 = Todos los datos mpg (milla por galón) indicados son valores de pronóstico para los EE.UU. que deben ser aún confirmados por la EPA / todas las autonomías indicadas son valores de pronóstico.

2 = Todos los datos referentes al peso del Jetta Hybrid son valores de pronóstico.

Estreno mundial del nuevo Jetta Hybrid en Detroit

Primer modelo híbrido con motor 1.4 TSI de 4 cilindros y 'DSG' de 7 velocidades El nuevo Jetta Hybrid circula en modo puramente eléctrico pulsando un botón

Wolfsburg / Detroit, enero de 2012. Volkswagen presenta uno de los automóviles más eficientes del mundo en el Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica (NAIAS): el Jetta Hybrid. El nuevo modelo equipa un motor de alta tecnología, un TSI de 110 kW / 150 CV, y un motor eléctrico de cero emisiones con una potencia de 20 kW. La alianza híbrida del Jetta Hybrid no sólo ofrece unas prestaciones de conducción excepcionales de 0-60 mph en menos de 9 segundos, sino también una magnífica tasa de consumo de tan sólo 45 mpg¹ en ciclo combinado. La deportiva berlina consume aproximadamente un 20 %¹ menos de combustible que cual-quier otro automóvil de estas características equipado con un motor convencional. En el tráfico urbano el ahorro de consumo aumenta incluso a un 30 %¹. Además, el nuevo Jetta Hybrid puede circular con cero emisiones en modo puramente eléctrico pulsando un botón. En este caso, alcanza una velocidad máxima de 44 mph (70 km/h) y recorre una distancia de 1,3 millas¹ / 2,0 km¹ (en función del terreno y de las condiciones de conducción).

El Jetta Hybrid se comercializará en Norteamérica en noviembre de 2012

Extremadamente silencioso. Tras el Touareg Hybrid, el Jetta Hybrid es el segundo modelo del fabricante automovilístico líder en Europa que combina las tasas de consumo más bajas con unas excelentes prestaciones a todos los niveles gracias al módulo de propulsión, compuesto por un motor de gasolina y un motor eléctrico, ubicado bajo el capot. Ejemplos de confort: el refinado TSI, el nuevo sistema de escape, el parabrisas acústico de nuevo diseño, las ventanas laterales delanteras reforzadas y otras medidas adoptadas son algunos de los componentes que convierten el Jetta Hybrid en uno de los automóviles más silenciosos jamás construidos por Volkswagen en este segmento. La deportiva y ecológica berlina se comercializará primero en EE.UU. y más tarde en Canadá en noviembre de 2012.

El TSI es uno de los motores de gasolina más modernos del mundo

Pura eficiencia. Volkswagen equipa el Jetta Hybrid, por primera vez en América, con un motor turbo de gasolina de 1,4 litros. Los motores TSI de Volkswagen han sido galardonados con distintos premios internacionales, el último de ellos fue el “Engine of the Year Award”, uno de los premios para motores más importantes del mundo.

Probado en autopistas alemanas. El motor de 4 cilindros, al que se le ha aplicado el concepto de “Downsizing”, es un motor extremadamente resistente, incluso a las velocidades de circulación de las autopistas alemanas. Este motor, del que se han vendido millones de unidades en Europa, ofrece una cilindrada exacta de 1.395 cm³ y entrega un par máximo de 250 Nm a partir de 1.400 r.p.m., ligeramente por encima del ralenti, superando incluso el par máximo del motor de 5 cilindros y 2,5 litros que equipa el Jetta con propulsión convencional en Norteamérica. La ventaja es que el par máximo del TSI se mantiene en este alto nivel hasta 3.500 r.p.m. El rendimiento del TSI combinado con el del motor eléctrico convierte al nuevo Jetta Hybrid en un deportivo ecológico y sostenible. Además, el TSI es un motor muy ligero con un peso de sólo 98 kg².

El módulo híbrido está formado por el TSI, un acoplamiento de desembrague y un motor eléctrico

Paquete de alta tecnología. El módulo híbrido se compone del TSI, un motor eléctrico y un acoplamiento de desembrague emplazado entre ambos que desconecta el motor de gasolina completamente del tren propulsor cuando el automóvil funciona en el modo puramente eléctrico o “navega” (rodamiento / desaceleración).

Tecnología punta de baterías. La energía necesaria para propulsar el motor eléctrico procede de una batería de ión-litio. El compacto sistema de baterías se ha integrado detrás de la banqueta trasera, por lo que no limita en modo alguno la oferta de espacio del interior. La batería, de 35,8 kg de peso, se compone de 60 células individuales de 5 Ah (amperios-hora) cada una con una tensión nominal total de 220 voltios y una capacidad de 1,1 kWh. El cambio permanente de carga y descarga en el modo de funcionamiento híbrido requiere una eficiente refrigeración de la batería. En este caso, el refrigerador de la batería es un ventilador montado directamente en el economizador de energía. La batería dispone adicionalmente de un sistema de gestión

propio que se ocupa de las funciones de seguridad, diagnóstico y monitorización, así como de la regulación de la temperatura. El sistema de regulación del ventilador adaptable (entre otras cosas, a la temperatura exterior y al requerimiento de potencia) garantiza un funcionamiento de la batería en el margen de temperatura óptimo. Adicionalmente, los sistemas de protección especiales desconectan la batería en la fase de reposo o en caso de colisión potencial.

Rápido cambio automático de doble embrague. La transmisión de la potencia al eje delantero se gestiona mediante un rápido y eficiente cambio automático de doble embrague de 7 velocidades (DSG). La combinación de la propulsión híbrida y el cambio DSG es única, ya que enlaza el placer de conducir con la sostenibilidad. El eficiente cambio automático ‘DSG’ de 7 velocidades, especialmente popular en Europa, constituye el referente de rendimiento hasta 250 Nm en esta nueva versión con un peso total de 74 kg y un diseño muy compacto. La ventaja reside en que, a pesar de equipar el sistema de batería, gracias a los ligeros componentes de propulsión, el Jetta Hybrid sólo aumenta su peso en 100 kg². Junto con las medidas de seguridad adicionales aplicadas a la estructura del automóvil, el nuevo Volkswagen ofrece un peso total inferior a 1.500 kg².

Modo de propulsión adecuado para cada situación

Propulsión de cero emisiones vía motor eléctrico. La autonomía del Jetta Hybrid con la batería cargada completamente es de hasta 1,3 millas (2,0 kilómetros) en el modo puramente eléctrico con cero emisiones. El Jetta Hybrid cambia al modo de propulsión eléctrico automáticamente (hasta 37 mph / 60 km/h) o mediante la pulsación de un botón (hasta 44 mph / 70 km/h). Para ello el conductor activa la tecla ‘E-Mode’ situada delante de la palanca de cambios en el margen derecho. En ambos casos el TSI se desconecta del tren propulsor mediante un acoplamiento de desembrague con el fin de reducir el consumo de energía y aumentar la autonomía eléctrica. Aproximadamente un tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid se consigue gracias a la conducción eléctrica.

Carga de la batería mediante el ‘Sistema de Recuperación’. El ‘Sistema de Recuperación’ de la energía de frenado se activa cuando el conductor pisa el freno del Jetta Hybrid. A través de ese sistema se “recoge” la energía cinética generada y se transfiere a la batería en forma de corriente eléctrica. Funcionamiento del sistema: tan

pronto como el conductor levanta el pie del acelerador para frenar el automóvil se abre el acoplamiento de desembrague para desconectar el motor y con ello reducir en esta fase adicionalmente las pérdidas del par de arrastre. Cuando el conductor pisa el pedal del freno aumenta el momento generador del motor eléctrico, en función de la distancia al pedal del freno, para almacenar de este modo la energía eléctrica adquirida en la batería. La energía almacenada se utiliza posteriormente para abastecer la red eléctrica de a bordo, así como para posibilitar la conducción eléctrica y el modo de conducción combinado 'Boost'. El efecto de la recuperación no debe subestimarse, ya que otro tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid se debe a este sistema.

El TSI se desconecta siempre que es posible en ciudad. Si el automóvil circula en el tráfico lento urbano, el conductor pisa el pedal del freno y la batería dispone de carga suficiente, se apaga el motor de gasolina del Volkswagen – la calefacción, el climatizador y los sistemas de confort eléctricos, como por ejemplo el equipo de sonido, siguen funcionando. Interesante detalle: al contrario que en otros sistemas convencionales, el motor de gasolina del Jetta Hybrid no sólo se apaga, sino que también se desconecta del tren propulsor a través del acoplamiento de desembrague para que, cuando vuelva a arrancar el automóvil, y siempre y cuando la batería esté lo suficientemente cargada, sea posible conducir en el modo puramente eléctrico alternativo al modo de conducción con gasolina. La desconexión del TSI en ciudad, siempre que es posible, supone otro tercio del potencial de ahorro del Jetta Hybrid.

Navegar sin TSI. Cuando el conductor levanta el pie del acelerador a altas velocidades (hasta 84 mph / 135 km/h), el TSI se desconecta también del tren propulsor mediante el acoplamiento de desembrague, en este caso, con el fin de eliminar las pérdidas del par de arrastre. El resultado es que el Jetta Hybrid rueda durante un periodo de tiempo extremadamente largo sin consumir combustible.

Doble potencia a través del modo 'Boost'. Si la palanca de cambios del 'DSG' se encuentra en la posición "S" o en la posición de cambio manual, el sistema de propulsión reacciona con el empuje máximo al acelerar a tope. El mismo proceso tiene lugar durante el clásico 'Kickdown', es decir, cuando se pisa el acelerador rápidamente hasta el fondo. En este caso se suman la potencia del motor eléctrico y la del TSI poniendo a disposición una potencia máxima temporal de 125 kW / 170 CV que se transmite a las ruedas delanteras mediante el cambio 'DSG'. En el lenguaje técnico la actuación combinada de ambos motores se denomina 'Boost'. Gracias a esta adición de las potencias es posible realizar maniobras de adelantamiento rápidas,

lo que a su vez aumenta el nivel de seguridad activa.

Propulsión vía motor de gasolina. El Jetta Hybrid funciona sólo con el motor TSI durante la conducción rápida y / o si la carga de la batería es baja. En estas fases, el TSI se desplaza a un punto de funcionamiento de rendimiento óptimo poniendo a disposición más potencia de la que sería necesaria para desplazar el Volkswagen. Este exceso de energía se utiliza de forma selectiva: dependiendo del estado de carga actual de la batería, el exceso de energía se transfiere a la batería de alto voltaje a través del motor eléctrico que, en este caso, actúa como generador. Las denominadas ‘fases de carga activas’ y las fases de conducción eléctrica han sido adaptadas de tal modo que el consumo sea mínimo.

Información detallada para optimizar la sostenibilidad

Nuevos instrumentos. Los instrumentos del Jetta Hybrid indican todos los modos de funcionamiento relevantes. El conductor puede ver la información a través del menú de los instrumentos de nuevo diseño. En el punto del menú “Hybrid” se representa el modo de funcionamiento actual mediante un indicador del flujo de energía y la dirección mediante flechas. Además, se indica el estado de carga de la batería. Justamente debajo del indicador del flujo de energía representado en la pantalla se encuentra situado el llamado ‘ePowermeter’ (medidor de la potencia eléctrica) que indica el rendimiento relativo del motor eléctrico. El ‘ePowermeter’ sólo es activo en los modos de funcionamiento “conducción eléctrica”, “E-Mode” y “Boost”.

El ‘Powermeter’ indica el funcionamiento del propulsor híbrido. El llamado ‘Powermeter’ es de vital importancia y no debe confundirse con el ‘ePowermeter’. El ‘Powermeter’, integrado en la parte izquierda de los instrumentos como pantalla multifunción en el lugar del cuentarrevoluciones, informa al conductor sobre el modo de funcionamiento actual del Jetta Hybrid: modo “Ready” (conducción convencional), modo “Charge” (recuperación de la energía de frenado), modo “Eco” (conducción económica), modo “Boost” (conducción combinada) y modo “Off” (conducción sólo con el motor de combustión ‘TSI’). Además, los instrumentos representan la conducción eléctrica automática y el modo eléctrico seleccionado manualmente por el conductor (E-Mode).

Fácil reconocimiento del nivel de ahorro. La pantalla del sistema de sonido también forma parte de la estrategia de información. El objetivo es un modo de conducción económico. El submenú “cero emisiones” ofrece una representación gráfica del tiempo de conducción con cero emisiones. Los valores de cero emisiones se

representan porcentualmente como gráfica de barras; el intervalo de medición de cada barra es un minuto de conducción. Un valor de un 100 % significa que en el minuto de conducción correspondiente el Jetta Hybrid ha circulado completamente libre de emisiones, es decir, con el motor TSI desconectado. El espacio de tiempo máximo observado es de 30 minutos.

Amplio equipamiento de seguridad y confort

Estabilización electrónica. El nuevo Jetta Hybrid equipa de serie el Sistema de Control de Estabilidad Electrónico ‘ESP’, el Sistema Antibloqueo ‘ABS’ y 6 airbags (airbag del conductor y del acompañante, airbags laterales delante y airbags de ventana delante y detrás). Opcionalmente es posible ampliar el paquete de seguridad con airbags laterales traseros.

SE – Destacado Exterior. La versión básica del Jetta Hybrid (SE) se caracteriza por sus modificaciones aerodinámicas entre las que se encuentran un alerón frontal de nuevo diseño, un difusor trasero y un alerón trasero que armoniza con el diseño exterior general. El resultado de estas medidas es un coeficiente aerodinámico mejorado en un 10 %. El Jetta Hybrid SE equipa también faros traseros LED y llantas especiales de aleación ligera de 15 pulgadas con neumáticos de baja fricción para todas las estaciones del año (all season). En las zonas delantera, trasera y laterales se han ubicado emblemas ‘Hybrid’ que indican el modo de propulsión del automóvil. Otros de los detalles exteriores son una parrilla especial con el emblema ‘VW’, integrado por primera vez sobre un fondo azul, y la nueva pintura exclusiva para el Jetta Hybrid “Oryx White”.

SE – Elegante interior. El interior del Jetta Hybrid SE se caracteriza por detalles como la elegante tapicería de los asientos de diseño “Negro Titanio” o “EcoTech” y nuevas molduras decorativas con el emblema cromado “Hybrid”. El climatizador de 2 zonas ‘Climatronic’ con nuevo compresor de alto voltaje, se encarga de refrigerar el interior incluso con el motor de gasolina apagado. El ‘Climatronic’ rediseñado dispone de una nueva función denominada “maxAC” que sirve para enfriar rápidamente el interior mediante la pulsación de un botón. El equipamiento del Jetta Hybrid SE se completa con instrumentos específicos como el gráfico del flujo de energía del sistema de sonido ‘Premium 8’, un ordenador de viaje ‘Trip’, una instalación de teléfono manos libres (Bluetooth), un conector para iPod y otros dispositivos móviles y un volante de cuero multifunción.

SEL1 y SEL2 – Tecnología Highend. La versión de equipamiento media SEL1 ofrece detalles adicionales a la versión básica del nuevo Volkswagen como llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, un techo corredizo panorámico de cristal, el sistema de navegación 'RNS 315', el asiento del conductor eléctrico, calefacción de los asientos delante y el sistema de cierre y arranque sin llave 'Keyless Access' con tecla de arranque para el motor. La versión de equipamiento exclusiva SEL2 incluye algunos detalles adicionales a las otras versiones como llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, faros Bi-xenón de nuevo diseño con iluminación dinámica en curvas y luz de autopista automática, faros antiniebla, cámara de visión trasera y un nuevo sistema de sonido Fender de 400 vatios de potencia. Así es como debe de ser. ¿Por qué habría que prescindir del placer de conducir a cambio de un máximo de sostenibilidad?