



La nouvelle Golf GTI¹ **International Media Drive**

Wolfsbourg, août 2020

Remarque : le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos de la nouvelle Golf GTI sont disponibles sur le site Internet <https://media.volkswagen.fr/>

L'ensemble des informations relatives aux équipements sont valables pour le marché français.

¹Golf GTI (180 kW / 245 ch, boîte DSG à double embrayage à 7 rapports) - consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : 8,6 en cycle urbain, 5,3 en cycle extra-urbain, 6,5 en cycle mixte ; émissions de CO2 en g/km (mixtes) : 149 ; classe énergétique : C.

²Ces modèles ne sont plus commercialisés.



Sommaire

L'essentiel

Aperçu des nouveautés **Page 03**

La nouvelle Golf GTI (résumé) **Page 04**

Principaux aspects

Le design de la nouvelle Golf GTI **Page 10**

Le moteur de la nouvelle Golf GTI **Page 15**

Le châssis de la nouvelle Golf GTI **Page 16**

L'histoire de la Golf GTI **Page 21**



L'essentiel

La nouvelle Golf GTI : comportement dynamique d'une nouvelle dimension

Aperçu des nouveautés

- **Icône du design huitième génération.** La nouvelle Golf GTI* est une pure compacte sportive de l'ère numérique, redoutable d'efficacité.
- **Puissance-GTI.** Le groupe motopropulseur TSI di 2,0 litres d'une puissance de 180 kW (245 ch) séduit par son déploiement de puissance parfait et ses faibles émissions.
- **Gestionnaire de comportement dynamique du véhicule.** Un nouveau système de régulation de niveau supérieur permet la mise en réseau des composants électromécaniques du châssis.
- **Blocage de différentiel d'essieu avant.** Le blocage de différentiel d'essieu avant monté de série améliore considérablement les caractéristiques de maniabilité de la nouvelle Golf GTI.
- **« Digital Cockpit ».** La nouvelle Golf GTI est équipée de série de cadrans et d'éléments de commande numériques.
- **Pouls du monde numérique.** La nouvelle touche Start-Stop/Engine de série clignote en rouge avant le démarrage du moteur.
- **La lumière remplace le chrome.** Pour la première fois, la Golf GTI est dotée d'une grille de calandre éclairée en tant qu'élément des feux de jour à LED.
- **Charisme GTI.** Pare-chocs avant ouverts munis d'ailes GTI et de grilles alvéolées, diffuseur GTI avec des sorties d'échappement à gauche et à droite
- **LED en formation en X.** Cinq LED savamment agencées forment les projecteurs antibrouillard dans le pare-chocs (en option).
- **Fonctionnalités issues du sport automobile.** Les bas de caisse noirs aux traits acérés forment une ligne avec le séparateur avant et le diffuseur arrière.
- **Prise en main parfaite.** Nouveau volant sport multifonction gainé de cuir perforé assorti de commandes tactiles et du logo GTI en chrome/rouge.

Contact presse :

Communication Volkswagen
Group / Volkswagen
Leslie Peltier
Responsable Relations Presse
Tél. : 01 49 38 88 80
leslie.peltier@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Audrey Vasseaux
Attachée de presse
Tél. : 01 49 38 88 02
audrey.vasseaux@volkswagen.fr

Communication Volkswagen
Adrien Boutroue
Attaché de presse
Tél. : 01 49 38 88 40
adrien.boutroue@volkswagen.fr



Pour en savoir plus :

<https://media.volkswagen.fr/>



Résumé

Wolfsbourg, août 2020. Partout dans le monde, la Golf GTI est considérée comme une icône en raison de qualités routières des plus dynamiques et d'un ADN de design incomparable. Présentée en septembre 1975 lors du salon international de l'automobile (IAA) de Francfort, la première Golf GTI prit d'assaut avec sa jeunesse et sa fougue, dès l'été 1976, une catégorie de véhicules qui n'existait même pas encore : celle des sportives compactes à traction avant. Cette première série de la GTI devait être limitée à 5 000 exemplaires. Une belle erreur, comme Volkswagen pu rapidement le découvrir. Car la nouvelle Golf est immédiatement devenue culte. En effet, cette Golf GTI au prix abordable révolutionna du jour au lendemain le monde de l'automobile en s'invitant dans la ligue des coûteuses sportives et en démocratisant un comportement dynamique du véhicule. Ainsi, au total 461 690 Golf GTI de la première génération quittèrent les chaînes de production. Depuis longtemps, la première Golf GTI est devenue un classique ayant résisté à l'épreuve du temps. Avec ses désormais six successeurs, elle est devenue l'une des sportives compactes les plus plébiscitées. Plus de 2,3 millions de Golf GTI ont été produites jusqu'à la fin 2019. C'est un véritable phénomène. Une idée révolutionnaire associée à un développement évolutif. En effet, l'ADN de la première Golf GTI – une traction avant agile, un châssis sportif, une ergonomie parfaite et un design authentique – perdure aujourd'hui encore. Près de 45 ans après la première mondiale de la première Golf GTI, Volkswagen lance la huitième génération sur le marché. Cette Golf GTI de l'ère numérique est une pure sportive connectée.

Électronique intelligente connectée. La huitième Golf GTI est également la GTI la plus numérique de tous les temps. Toute son architecture électronique a été repensée. Et cela change tout. La nouvelle génération de logiciels et de matériel se ressent aussi bien dans l'habitacle que lors de la conduite : à l'intérieur, le conducteur profite d'affichages et d'éléments



de commande numériques et connectés. Grâce à ces derniers, la Golf GTI peut être personnalisée, tant sur le plan visuel que technique, de manière plus intuitive et complète que jamais. Le conducteur peut personnaliser non seulement des fonctions comme la gamme de couleur de l'éclairage d'ambiance, la configuration du système d'infodivertissement, du « Digital Cockpit » ou encore la sonorité du moteur, mais également, et ce dans une mesure inégalée à ce jour, les caractéristiques de conduite de sa Golf GTI.

Comportement dynamique du véhicule personnalisable. Pour la première fois, la Golf GTI est équipée d'un nouveau système de régulation du châssis : le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Ce dernier exprime son plein potentiel dans la Golf GTI. Le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule permet de commander le blocage électronique de différentiel XDS ainsi que les composantes dynamiques transversales des amortisseurs également réglés en option (régulation adaptative) de ce nouveau châssis GTI optimisé. La sélection du profil de conduite de série et la régulation adaptative du châssis réglable en continu permettent au conducteur de choisir sa propre configuration. L'ouverture de boîte entre dynamique maximale et confort maximum est encore considérablement augmentée grâce aux systèmes de châssis électromécanique réglables. Les caractéristiques dynamiques améliorées offrent une toute nouvelle expérience de conduite pure. En effet, la huitième Golf GTI se laisse conduire de manière extrêmement précise et agile, sans rogner sur le confort lors des trajets longue distance. Exemple : les ingénieurs châssis ont réussi à supprimer presque entièrement le sous-virage typique des véhicules à traction avant, cette tendance des roues avant à patiner lors de la prise de virages à très grande vitesse. Même sur les circuits et à grande vitesse, la nouvelle Golf GTI enchaîne les courbes de manière extrêmement stable et accélère ensuite en sortie de virage sans aucune perte de motricité.



Le moteur Performance devient un standard GTI. La nouvelle Golf GTI sera propulsée par la toute nouvelle phase d'évolution de la gamme de moteur à turbocompresseur EA888 : l'evo4. Le moteur essence turbo à injection directe de 2 litres (TSI) développe une puissance de 180 kW (245 ch) et un couple maximal de 370 Nm. Le couple le plus élevé est disponible de 1 600 à 4 300 tr/min. Pour son lancement sur le marché, le TSI est associé à une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports extrêmement rapide. La vitesse maximale est plafonnée électroniquement à 250 km/h.

Caractéristiques GTI à l'extérieur. La nouvelle Golf GTI est plus basse, plus allongée et plus dynamique que le modèle précédent. Les designers ont remodelé chaque élément de la carrosserie qu'ils ont perfectionnée en soufflerie avec les experts en aérodynamique. Ils ont ainsi pu réduire le coefficient de traînée (c_x) du modèle de base de 0,3 à 0,275. L'aérodynamique a pu être encore davantage améliorée grâce à des mesures les plus diverses, telles que des rétroviseurs extérieurs dont le c_x a été optimisé, des angles aérodynamiques, un becquet arrière de pavillon GTI spécifique, un revêtement de soubassement intégral et des fonctions aérodynamiquement optimisées dans les coquilles de passage de roue (corps de refoulement à l'avant, spoiler à l'arrière). À l'extérieur, la nouvelle sportive affiche des caractéristiques GTI à la fois typiques et nouvelles. Indispensable sur toute GTI : le liseré rouge sur la grille de calandre. Ce liseré voit son origine dans la première génération de Golf GTI, où il cerclait entièrement la grille de calandre en plastique. Aujourd'hui, ce liseré rouge s'étend du haut de la grille de calandre et sur tout l'avant du véhicule jusqu'aux ailes. Pour la première fois, le liseré rouge GTI est mis en valeur par le bas par une barre parallèle transversale à LED. Celle-ci s'étend de la partie extérieure des projecteurs à LED de série jusqu'au symbole Volkswagen trônant au centre de la grille de calandre. Ainsi la Golf GTI affiche une toute nouvelle et inimitable signature lumineuse. La partie inférieure de la face avant, avec son entrée d'air noire typique en forme de



nid d'abeilles est également propre aux modèles GTI. Des projecteurs antibrouillard, pour la première fois avec technologie à LED et en forme de X, sont intégrés en option. Le spoiler avant, les bas de caisse et la bordure du diffuseur formant une unité complète renforcent l'esprit GTI sur l'extérieur du véhicule. Les jantes en alliage léger de 17 pouces de type « Richmond » équipées de série ont été exclusivement conçues pour la nouvelle Golf GTI. Les sorties du système d'échappement disposées à gauche et à droite du diffuseur arrière ainsi que les monogrammes GTI en chrome/rouge sur les ailes avant, le capot arrière et la grille de calandre sont également caractéristiques de la Golf GTI.

Caractéristiques GTI à l'intérieur. Dans l'habitacle, les nouveaux sièges sport avec appuie-têtes intégrés rendent hommage, avec leur ergonomie particulière, les surpiquûres rouges et le motif à carreaux « Scalepaper » sur l'assise et le dos de siège, à la première Golf GTI. Bien entendu, le nouveau volant sport multifonction est personnalisé avec un insert rouge et le monogramme GTI. Le motif alvéolé sur les inserts de tableau de bord et des revêtements de porte est également typique de la Golf GTI. La touche « Start-Stop/Engine » montée de série constitue une nouveauté à bord de la Golf GTI. Elle clignote en rouge lors de l'ouverture des portes jusqu'au démarrage du moteur TSI. En outre, les designers User Experience (expérience utilisateur) ont développé un nouveau visuel GTI pour le « Digital Cockpit » installé de série. Il est possible d'y accéder via la nouvelle touche « View » du volant. Il s'agit d'une combinaison de trois cadrans ronds : au centre trône le compte-tours avec logo GTI, encadré à gauche et à droite par un autre cadran rond dont le contenu peut être librement choisi, comme l'affichage de la pression de suralimentation du moteur ou l'affichage de la puissance actuelle.

Équipement de série de la Golf 8. Chaque nouvelle Golf est équipée d'aides à la conduite, telles que l'assistant de maintien de voie « Lane Assist », l'assistance au freinage d'urgence autonome « Front Assist » avec système



de détection des piétons et des cyclistes, le blocage électronique de différentiel XDS ainsi que Car2X (communication locale avec d'autres véhicules et avec l'infrastructure routière). À l'intérieur, sont proposés comme systèmes numériques et connectés, le « Digital Cockpit » ainsi que le système d'infodivertissement de 8,25 pouces « Composition » intégrant les services et fonctions en ligne de « We Connect » et de « We Connect Plus ». Un volant multifonction, une climatisation automatique monozone, la fonction de démarrage confort sans clé « Keyless-Start », un pré-équipement pour téléphone portable Bluetooth, des projecteurs à LED, des blocs de feux arrière, des feux de jour à LED, des lampes de lecture à LED ainsi que deux prises USB-C sont également installés de série. Cette palette d'équipements est une nouvelle fois étendue pour la GTI.

Équipement de série spécial de la Golf 8. À l'extérieur, l'équipement est étendu par des jantes en alliage léger de 17 pouces, une face avant spécifique, un diffuseur arrière grainé, un becquet arrière de pavillon autonome, les logos correspondant aux modèles, des sorties d'échappement individuelles, des étriers de frein peints en rouge et des élargisseurs de seuils. Pour ce qui est des fonctionnalités, un châssis sport (abaissé de 15 mm), un blocage de différentiel d'essieu avant, un actionneur sonore et le système de démarrage et de verrouillage sans clé « Keyless Access » sont proposés. Le pédalier est en finition acier inoxydable.

GTI équipée d'un toit panoramique. Volkswagen a développé un nouveau toit relevable et coulissant panoramique pour la Golf 8 qui est bien entendu également proposé avec la Golf GTI. Il s'ouvre et se ferme grâce à un curseur tactile intuitif situé dans le ciel de pavillon à l'avant. Le nouveau toit panoramique possède une nouvelle apparence vitrée intégrale caractérisée par un nombre réduit de joints et par une hausse de 5 % de la superficie vitrée. Pour éviter les turbulences aérodynamiques et donc le



bruit à grande vitesse, le toit ouvert se ferme au besoin légèrement lorsque la vitesse augmente.



Design de la nouvelle Golf GTI

Déclarations

Klaus Zyciora, chef designer. La Golf GTI est une icône. « Chaque membre de notre équipe est conscient de la responsabilité qui pèse sur lui lors de la conception d'une nouvelle Golf. Continuer de développer une telle icône constitue à la fois un immense défi et la chose la plus excitante à laquelle un designer peut être confronté », affirme Klaus Zyciora, responsable design du Groupe Volkswagen et de Volkswagen Voitures Particulières. M. Zyciora poursuit : « Sur la Golf GTI, nous recherchons en outre à améliorer, voire à réinventer, ce qui fait l'essence de cette voiture de sport. Et cela, je pense que nous y sommes très bien parvenus sur la nouvelle Golf GTI ». Une chose est sûre, la huitième Golf GTI n'a rien perdu de l'ADN de la Golf GTI originale. Klaus Zyciora précise : « La nouvelle GTI s'impose comme une nouvelle référence en matière de design ; elle associe une sportivité dynamique à une fonctionnalité sans compromis ». La huitième génération de la Golf s'appuie à nouveau sur la plateforme modulaire à moteur transversal ou MQB. Le passage de la septième à la huitième génération de la Golf a permis, grâce à la plateforme modulaire à moteur transversal, de concevoir un véhicule aux proportions encore plus sportives, un élément essentiel du design de la nouvelle Golf GTI. Il conclut : « La nouvelle Golf GTI a un centre de gravité visuel extrêmement bas, ce qui est obtenu grâce aux larges entrées d'air à l'avant et aux lignes bien marquées. Ce design résolument sportif traduit parfaitement, sur le plan esthétique, tout le potentiel du véhicule. »



L'extérieur en détail

Une partie avant dynamique. Le design de la nouvelle Golf GTI reflète un charisme à l'état pur. La GTI est plus rapide, plus efficace et plus dynamique grâce à une aérodynamique exceptionnelle ($c_x = 0,275$). Les projecteurs à LED de série sont abaissés. Ils peuvent former en option une barre transversale prononcée avec la grille de calandre. Plus haut, vers le capot avant, une fine ligne rouge GTI s'étire sur tout l'avant du véhicule. Lorsque les feux de jour s'allument, sur demande de manière automatique lorsque le conducteur s'approche du véhicule avec la clé, une bande à LED située dans les projecteurs met en valeur la ligne rouge. La grille de calandre est elle aussi illuminée pour la première fois, sous forme de prolongement de la bande à LED. Il en résulte un design lumineux avant inimitable et complètement innovant. Également emblématique, la grande grille d'entrée d'air inférieure non divisée dans un motif alvéolé typique de la Golf GTI ; encadrée à l'extérieur par une application noire, réalisée sous forme d'ailes prononcées sur les côtés. Les projecteurs antibrouillard (en option) intégrés à la grille d'entrée d'air font désormais partie des signes distinctifs GTI.

- **Aperçu des « projecteurs IQ.Light matriciels à LED » :** Dix fonctions d'éclairage différentes, partiellement interactives, sont activées et projetées sur la route au moyen de 22 LED par module matriciel de projecteur. Les dix fonctions sont les suivantes : feux de route secondaires, feux de route, feux de braquage, feux d'éclairage tous temps, feux d'autoroute, feux directionnels dynamiques, déviation du faisceau, feux de ville, feux permanents et circulation touristique (mode pour la circulation à gauche). Par ailleurs, les « projecteurs IQ.LIGHT matriciels à LED » comportent des clignotants à balayage.

Une silhouette affirmée. Sur les côtés, les jantes en alliage léger de 17 pouces du type « Richmond » disponibles de série attirent tous les



regards. En option, ces jantes GTI sont également disponibles en 18 pouces. La gamme de jantes inclut également d'autres jantes en métal léger de 17, 18 et 19 pouces. Les étriers de frein sont toujours peints en rouge. Les trois lettres emblématiques GTI viennent orner sous forme de monogramme les ailes avant latérales. Un spoiler spécifique prolonge la ligne du toit. L'élément de design particulièrement marquant du profil est le montant C, caractéristique de la Golf. Celui-ci projette la carrosserie vers l'avant et transpose les formes emblématiques de la Golf GTI originale dans l'époque actuelle.

Une partie arrière souveraine. La nouvelle Golf possède un épaulement puissant et une partie arrière au caractère très prononcé. Il en va de même pour la Golf GTI. Le monogramme GTI trône désormais au centre du hayon, sous le nouvel emblème VW plutôt que du côté du conducteur, comme ce fut le cas jusqu'à présent. De la couleur du véhicule sur le dessus et noir brillant sur le dessous, le spoiler de toit s'étirant vers l'arrière fait paraître la Golf GTI encore plus basse que les modèles moins puissants. Vers le bas, la nouvelle mouture de cette icône se distingue des autres modèles moins puissants de cette gamme par un diffuseur résolument sportif. Les sorties d'échappement disposées à gauche et à droite constituent une autre caractéristique typique des modèles GTI.

Les couleurs de la Golf GTI : La nouvelle Golf GTI sera disponible avec des teintes unies, des tons métallisés, des coloris haut de gamme, ainsi qu'une teinte spéciale (effet nacré). Parmi les nouvelles couleurs de la Golf GTI figure la peinture métallisée « Rouge Roi » ; cette nouvelle nuance de rouge est un hommage au « Rouge Mars » de la Golf GTI lancée en 1976, la première génération de l'icône des voitures de sport.



L'intérieur en détail

Les emblèmes du dynamisme. Depuis les débuts de la première Golf GTI, cette voiture se porte comme un jeans bien taillé. Dès le départ, Volkswagen a ajouté des emblèmes GTI inimitables aux nombreux détails de l'habitacle : le volant sport à trois branches argentées et estampillé du symbole Wolfsburg, le pommeau du levier de vitesses en forme de balle de golf noire, les sièges sport GTI au motif tartan et les parties latérales noires, le tout étant devenu culte depuis bien longtemps.

Un clin d'œil à l'histoire, un clin d'œil à l'avenir. Bien que Volkswagen numérise et connecte la Golf 8 et donc la GTI dans une mesure inédite, nombreux sont les insignes originaux qui restent présents à bord. Le volant sport d'antan s'est toutefois transformé en volant sport multifonction gainé de cuir à commandes tactiles et muni d'une touche « Travel Assist » permettant de conduire la puissante Golf jusqu'à 210 km/h de manière assistée. Les trois branches argentées sont maintenues. La branche centrale est affinée par une surface intérieure rouge sur la GTI. Le motif à carreaux des nouveaux sièges sport est lui aussi incontournable. Il s'appelle désormais « Scalepaper » et est assorti de surpiqûres rouges dans les carreaux gris-noirs. Toutes les surpiqûres et toutes les barrettes sont également présentes en rouge.

Le poulx d'une nouvelle époque. Les affichages numériques de la Golf GTI s'allument lors de l'ouverture des portes. Il s'agit d'une fusion du « Digital Cockpit » installé de série regroupant les cadrans numériques et du système d'infodivertissement. Le système équipé de série est le « Composition » avec écran de 8,25 pouces. En option, il est possible d'opter pour le « Discover Pro » d'une taille maximale de 10 pouces. Si ce dernier est monté, il forme alors avec le « Digital Cockpit », l'« Innovision Cockpit » pour offrir une fonctionnalité encore plus étendue. Quel que soit le système d'infodivertissement installé, une nouvelle architecture



numérique cohérente naît de la fusion visuelle et fonctionnelle des deux systèmes. L'éclairage d'ambiance de série plonge les affichages et toutes les autres zones éclairées de l'habitacle (tableau de bord, revêtements de portes, rangement avec interface pour téléphone mobile et plancher) dans une palette de 30 couleurs librement configurables. Le pommeau du levier de vitesses GTI a été spécifiquement conçu pour la boîte manuelle 6 vitesses de série. La nouvelle Golf GTI est également disponible en option avec une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports. Le fonctionnement de la touche Start-Stop/Engine installée de série a été individualisé : elle clignote en rouge lors de l'ouverture des portes jusqu'au démarrage du moteur TSI de 245 ch.



Le moteur de la nouvelle Golf GTI

EA888 evo4 : le moteur TSI de la GTI La huitième version de la Golf GTI est équipée du dernier moteur TSI EA888 : la génération evo4. Le moteur à injection directe développe une puissance maximale de 180 kW (245 ch) sur une plage de régime de 5 000 à 6 500 tr/min. Le moteur turbo quatre cylindres de 1 984 cm³ développe un couple maximal de 370 Nm. Cette valeur inégalable se situe entre 1 600 et 4 300 tr/min. Pour son lancement sur le marché, le nouveau moteur à turbocompresseur est associé à une boîte automatique DSG à double embrayage à 7 rapports. La nouvelle GTI atteint une vitesse de pointe de 250 km/h (limitée électroniquement) et passe de 0 à 100 km/h en 6,3 secondes.

La norme Euro-6d-ISC-FCM. Dans l'ancienne Golf GTI, un moteur TSI de 245 ch a été proposé en rapport avec la version Performance². Le groupe moteur appartenait encore à la 3e génération de la série de moteurs EA888. Le moteur EA888 evo4 désormais intégré dans la nouvelle GTI de dernière génération a été perfectionné afin de réduire davantage les émissions et d'améliorer le déploiement de puissance. Ces perfectionnements comprennent de nouvelles unités d'injection de carburant, une augmentation de la pression d'injection de 200 à 350 bars ainsi que des améliorations en termes de frottement interne et d'acoustique. La plage de régime a pu être augmentée comme indiqué par le couple maximal ; la nouvelle Golf GTI gagne ainsi considérablement en puissance de traction. En outre, un filtre à particules et un catalyseur de plus grand volume améliorent les émissions. La nouvelle Golf GTI remplit la norme antipollution la plus récente et la plus stricte Euro 6d-ISC-FCM.



Le châssis de la nouvelle Golf GTI

Déclarations

Karsten Schebsdat, responsable comportement dynamique du véhicule et systèmes de direction et de régulation. « Depuis toujours la Golf GTI est synonyme de comportement dynamique pur. Cette dynamique est l'une des principales caractéristiques de la Golf GTI. Quasiment aucun autre véhicule de cette catégorie est à même de réaliser un tel grand écart entre sportivité maximale et confort de voyage optimum », annonce Karsten Schebsdat, expert châssis chez Volkswagen. L'ingénieur poursuit : « Même si la Golf GTI 7 offrait déjà un niveau de comportement dynamique particulièrement élevé, nous avons pour ambition, pour cette huitième version de la Golf GTI, d'augmenter encore davantage le plaisir de conduite par un comportement routier et une maniabilité encore plus directs et agiles. Et nous y sommes parvenus ». Les caractéristiques de comportement dynamique renforcées offrent une nouvelle et pure expérience GTI. « Nous avons pu réaliser d'énormes progrès, notamment grâce au nouveau gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, qui délivre tout son potentiel dans la Golf GTI. Le système coordonne et commande toutes les fonctions électromécaniques du châssis de manière centrale », explique Karsten Schebsdat. « L'association du châssis optimisé, du blocage de différentiel d'essieu avant et du gestionnaire de comportement dynamique du véhicule nous a permis d'améliorer encore davantage les performances générales déjà exceptionnelles de la Golf GTI. C'est d'autant plus vrai lorsque le véhicule est équipé de la régulation adaptative de châssis réglable et dotée d'une nouvelle application logicielle », précise Karsten Schebsdat.



Les nouveaux systèmes de châssis optimisés en détail

Un essieu avant repensé. Les paliers de bras transversaux ainsi que les ressorts et butées d'amortissement ont été perfectionnés. Il en va de même du système hydraulique des amortisseurs. Un nouveau berceau en aluminium à la rigidité améliorée a en outre permis d'économiser 3 kg. La force de rappel de l'essieu avant a pu être augmentée de 5 % par rapport à la Golf GTI 7.

Un essieu arrière optimisé. L'essieu arrière est équipé de paliers de bras transversal et de ressorts dont le réglage a été amélioré. Un nouveau réglage a également été utilisé pour les ressorts supplémentaires. Les paliers d'amortisseur sont également nouveaux. Comme pour l'essieu avant, de nouveaux systèmes hydrauliques pour amortisseurs sont utilisés, La force de rappel sur l'essieu arrière a été augmentée de 15 % par rapport à la Golf GTI 7.

Le nouveau gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Grâce au gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, les fonctions électroniques du différentiel XDS ainsi que les composantes dynamiques transversales des amortisseurs également réglés en option (régulation adaptative du châssis) sont commandées de manière coordonnée. Une adaptation individuelle de l'amortissement pour chaque roue (200 fois par seconde) garantit une maniabilité d'une extrême agilité et précision. Grâce à cette nouvelle alliance de différentes technologies, les ingénieurs châssis sont parvenus à supprimer le sous-virage typique des véhicules à traction avant, cette tendance des roues avant à patiner lors de la prise de virages à très grande vitesse. Sur les circuits et à grande vitesse, la nouvelle Golf GTI enchaîne les courbes de manière extrêmement stable et accélère ensuite de nouveau en sortie de virage sans aucune perte de traction grâce, entre autres, à une augmentation significative du couple de blocage de différentiel d'essieu avant en mode « Sport ». Et qu'en est-il sur circuit ? Il



est possible de régler sur deux niveaux l'intervention du programme électronique de stabilisation ESC. En mode « ESC Sport », les seuils d'intervention de l'ESC et de l'antipatinage sont augmentés, ce qui en réduit l'intensité d'intervention. Les conducteurs adeptes de conduite sportive peuvent désactiver entièrement le programme électronique de stabilisation en mode « ESC off ». Toutefois, l'assistance au freinage d'urgence autonome « Front Assist » ainsi que l'assistant d'évitement réactivent l'ESC en cas d'urgence.

Le blocage de différentiel d'essieu avant. Tout comme sur la Golf GTI Performance² et la Golf GTI TCR² (213 kW/290 ch), Volkswagen équipe désormais également de série la nouvelle Golf GTI d'un blocage de différentiel d'essieu avant à régulation électronique. En comparaison avec les blocages purement mécaniques, le blocage de différentiel embarqué sur la nouvelle Golf GTI offre des avantages comme un niveau de blocage variable intégré avec les fonctions ESC, EDS et XDS+. Il est de ce fait possible d'éviter complètement les effets négatifs affectant la précision de la direction qui apparaissent sur les systèmes de blocage mécaniques. Le système de blocage permet, via un embrayage multidisque, d'optimiser la traction ainsi que la maniabilité du véhicule lors de la prise de virages à grande vitesse, améliorant par conséquent les performances et procurant au final un bien plus grand plaisir de conduite. Ainsi, les inconvénients en matière de traction des véhicules à traction avant sont compensés par le blocage de différentiel d'essieu avant.

La régulation adaptative du châssis DCC. La régulation adaptative du châssis DCC réagit en permanence à la chaussée et à la situation de conduite, en tenant compte, par exemple, des interventions de direction, de freinage et d'accélération. Les composantes dynamiques transversales de la régulation adaptative du châssis de la nouvelle Golf GTI sont pour la première fois coordonnées et optimisées via le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Le mode de profil de conduite



sélectionné permet au conducteur d'adapter la réduction des mouvements de la carrosserie en fonction de ses préférences. L'amortissement nécessaire pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Associée au gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, la régulation adaptative du châssis offre ainsi un excellent confort de conduite et un comportement dynamique optimal. La nouvelle génération du DCC permet des réglages avancés grâce au mode INDIVIDUAL en plus des précédents modes permanents COMFORT, ECO et SPORT. Un curseur numérique permet au conducteur de régler finement et de sauvegarder son mode de conduite personnel en fonction de ses goûts. Au-delà du mode COMFORT, la carrosserie est isolée au maximum de la route et le confort de conduite est encore amélioré. Une plage de réglage étendue associée à un amortissement maximal pour minimiser les déplacements de la carrosserie et pour un comportement du véhicule particulièrement direct se trouve au-dessus du mode SPORT. Sensations GTI à l'état pur garanties.

La direction progressive. De série, la nouvelle Golf GTI est équipée d'une direction progressive. Cette dernière a également été améliorée : pour entrer dans les détails, les ingénieurs châssis ont opté pour une démultiplication plus directe de la direction. De nouveaux algorithmes et une nouvelle application logicielle ont également été privilégiés. Concernant le fonctionnement de la direction progressive : les directions conventionnelles utilisent un rapport de démultiplication constant. La direction progressive de la Golf GTI opère pour sa part avec un rapport de démultiplication progressif. Cela permet de réduire considérablement l'effort de braquage lors des manœuvres et du stationnement. Sur les routes sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur remarquera un comportement plus dynamique de son véhicule dû à la démultiplication plus directe. De plus, l'effort de braquage qu'il devra fournir sera moindre. Seules 2,1 rotations suffisent pour un braquage de



butée à butée sur la nouvelle Golf GTI. Du point de vue technique, la direction progressive se distingue de la direction de base essentiellement par une denture variable de la crémaillère et du pignon, ainsi que par un moteur électrique plus puissant. Du point de vue du fonctionnement, la denture de la crémaillère est considérablement modifiée par la course de la direction, contrairement à une démultiplication de direction constante, qui représente toujours un compromis entre la dynamique de conduite et le confort. Par conséquent, le passage entre le comportement de direction indirect dans la zone centrale (conduite en ligne droite) et le comportement de direction direct lors d'angles de braquage du volant plus importants s'effectue de manière plus progressive et permet un comportement de direction nettement plus agile dans les situations de conduite dynamiques.



Rétrospective de la Golf GTI

Golf GTI I

Développement à partir de 1974. En 1974, une demi-douzaine d'hommes, dont l'ancien responsable de presse de Volkswagen, Anton Konrad, échafaudent en secret un plan pour concevoir une « Golf Sport ». S'il n'existe encore aucune demande officielle de développement, le responsable technique Herman Hablitzel soutient le projet. De premiers prototypes voient le jour. Dont l'un avec un moteur à carburateur de 100 ch. Au début du mois de mars 1975, Hermann Hablitzel présente officiellement le projet « Golf Sport » à Toni Schmücker, Président du Directoire. Ce dernier donne son feu vert. Et la « Golf Sport » à traction avant élaborée en secret devient un projet de développement officiel : l'EA195. Maintenant, il existe un échéancier. Et il est ambitieux. La première mondiale doit déjà se tenir en septembre lors de l'IAA, le salon international de l'automobile de Francfort. Le projet s'emballe. L'EA195 franchit une étape décisive lorsqu'elle est enfin équipée d'un moteur approprié, un moteur à injection de 110 ch. Mais aucun nom n'a encore été choisi pour cette Golf des superlatifs. TS et GTS sont évoqués. Mais au final, ce sera GTI. Parallèlement, le responsable Design Herbert Schäfer, un joueur de golf passionné, invente un nouveau pommeau de levier de vitesses en vissant simplement une balle de golf sur la tringle de commande de la GTI.

Première mondiale en 1975, lancement sur le marché en 1976. Lors de l'IAA, Volkswagen présente la Golf GTI qui rencontre un incroyable écho médiatique : tous veulent la Golf GTI. Et ils seront récompensés : en juin 1976, la première Golf GTI est d'abord commercialisée en Allemagne au prix de 13 850 DM, avant de déchaîner les passions à travers le monde. Au départ, seuls 5 000 exemplaires de cette série spéciale étaient prévus, afin d'amortir au moins les coûts de développement et les investissements en matière de production. Mais l'histoire allait en décider autrement : ni Anton Konrad, ni Hermann Hablitzel, ni même Toni Schmücker ne



s'attendaient à ce que cette Golf GTI, avec sa vitesse de pointe de 182 km/h, ses élargisseurs d'arche de roue noirs, sa lunette arrière habillée de noir, sa grille de calandre cerclée de rouge, ses sièges sport avec leur motif à carreaux, son levier de vitesse orné d'une balle de golf et son volant sport avec « crachoir », connaisse un tel succès. Au final, 461 690 Golf GTI de la première série furent produites ; une série qui s'acheva en apothéose avec l'édition spéciale « GTI Pirelli » de 112 ch. La sportive compacte la plus plébiscitée au monde jusqu'à ce jour avait vu le jour.

Golf GTI II / 1984

Un coup de génie de 160 ch. Au début des années 1984, Volkswagen réalise un coup de génie stratégique avec la Golf GTI II. Elle reprend de manière conceptuelle le parcours effectué par la première génération et conserve sa puissance de 112 ch ainsi que l'ADN de son design. Les emblèmes GTI, notamment le liseré rouge sur la grille de calandre et le motif à carreaux des sièges sport, deviennent définitivement culte. Une icône était née. En 1984, avec l'introduction du catalyseur, la puissance est momentanément réduite à 107 ch. Deux années plus tard, Volkswagen compense la perte de puissance par un nouveau moteur 16 soupapes qui, avec ses 129 ch avec catalyseur, vient rivaliser en matière d'agilité avec la GTI originale et ses 139 ch sans catalyseur. En 1990, un compresseur G-Lader embarqué sur la Golf GTI G60 permet d'augmenter la puissance jusqu'à 160 ch.

Golf GTI III / 1991

Jusqu'à 150 ch. En 1991, Volkswagen transfère les caractéristiques de la GTI dans la troisième génération. Les projecteurs jumelés de la deuxième génération de GTI sont désormais abrités sous un verre diffuseur commun. Pour ce qui est de la puissance, le modèle de base délivre 115 ch. Une année plus tard, un nouveau moteur à 4 soupapes est introduit et fait grimper sa puissance à 150 ch. En 1996, une version Turbo Diesel à



Injection (TDI) de 110 ch viendra compléter la gamme GTI. Des années plus tard, Volkswagen établira une distinction définitive entre les modèles à essence (GTI) et diesel (GTD). 1996 verra également la commercialisation du modèle anniversaire « 20 ans de GTI ».

Golf GTI IV / 1998

Un modèle culte avec ses 180 ch. La quatrième génération de GTI, lancée en 1998, se montre plus discrète en renonçant par exemple pour la première et unique fois à l'émblématique liseré rouge sur la grille de calandre. Et pourtant, elle reste une réussite en matière de design, aujourd'hui célébrée comme le point de départ d'une nouvelle époque plus propre de la conception automobile. D'un point de vue technique, l'agilité et les qualités de la Golf GTI IV de 150 ch lui permettent de maintenir la concurrence à distance. Les modèles à essence en quatre et cinq cylindres développent jusqu'à 170 ch, les modèles diesel atteignent pour leur part 150 ch. En 2001, Volkswagen célèbre avec un modèle anniversaire spécial turbo de 180 ch (le « 25 ans de GTI ») le premier quart de siècle de cette icône.

Golf GTI V / 2004

Le retour du classique, avec une puissance de 230 ch. Avec son étude de la cinquième génération de Golf GTI, Volkswagen initie en septembre 2003 le retour triomphal de la Golf GTI classique lors de l'IAA. Plus que jamais, le sigle GTI devient, avec cette génération, synonyme de sportive compacte. Présentée en septembre 2004 lors du salon de Paris, la version de série de la Golf GTI n° 5 sera commercialisée en novembre de la même année. Ses caractéristiques : une silhouette nettement plus marquée, un moteur à turbocompresseur de 200 ch ainsi qu'un remarquable comportement routier. Avec cette sportive, Volkswagen propulse le concept de la GTI dans le futur. Les nouvelles jantes au design « Denver » et la grille de calandre noire en forme de V notamment attirent tous les regards. Et le nouveau moteur à turbocompresseur ne manque pas de punch : en seulement 7,2 secondes, il propulse la Golf GTI à boîte mécanique de 0 à 100 km/h.



Avec la nouvelle boîte DSG à double embrayage, cette vitesse est même atteinte en à peine 6,9 secondes. La vitesse maximale est de 235 km/h. Dans le premier prospectus, on pouvait alors lire le slogan suivant : « Jamais le sport de compétition n'avait été aussi amusant ». En 2006, pour le 30^e anniversaire de cette sportive emblématique, l'inventeur de la GTI fit un cadeau aux fans de cette dernière avec le modèle « 30 ans de GTI » développant 230 ch. L'année 2007 marque le début de la réincarnation de la « GTI Pirelli », équipée de la même motorisation.

Golf GTI VI / 2009

Un excellent rapport puissance/poids et jusqu'à 235 ch. La sixième Golf GTI voit le jour en 2009. La mise au point des réglages est effectuée par nul autre que Hans-Joachim Stuck, légende du sport automobile. Avec cette nouvelle génération, la Golf GTI redéfinit le thème de la traction avec son blocage électronique de différentiel XDS. C'est donc une GTI qui, avec sa vitesse de pointe de 240 km/h et son moteur à turbocompresseur de 210 ch, procure un immense plaisir de conduite. Une GTI qui, avec son générateur de sons et son nouveau système d'échappement (une sortie d'échappement à droite et à gauche), offre une dynamique des plus audibles. Une GTI, qui transpose avec cohérence la tradition de la version d'origine dans le futur. Pour la première fois une version cabriolet de la Golf GTI fera son apparition à partir de 2011. En 2011, la sixième génération est marquée par le lancement sur le marché de la « Golf GTI Edition 35 » de 235 ch pour la célébration des 35 ans de la Golf GTI. Volkswagen présente son nouveau fleuron GTI sur le circuit du Nürburgring : avec ses 235 ch, la voiture frôle pour la première fois la barre des 250 km/h, 247 km/h pour être tout à fait précis. Avec un rapport poids/puissance de 6 kg/ch, la GTI est plus agile que jamais et peut atteindre les 100 km/h en seulement 6,6 secondes.



Golf GTI VII / 2013

En grande forme avec ses 310 ch. Au printemps 2013, la septième génération de la GTI débute avec deux niveaux de puissance. Volkswagen choisit St. Tropez pour présenter cette nouvelle Golf GTI aux médias internationaux. Et pour la première fois directement avec deux niveaux de puissance : la version de base avec une puissance de 162 kW / 220 ch et la Golf GTI Performance avec une puissance de 169 kW / 230 ch. Celle-ci est équipée pour la première fois d'un blocage de différentiel d'essieu avant moteur. Pour la première fois également, la Golf GTI est conçue sur la base de la plateforme modulaire à moteur transversal (MQB). Cette nouvelle plateforme technique permet à la GTI de s'alléger de 42 kg par rapport au modèle précédent et d'être ainsi plus dynamique. La version de 230 ch avec boîte mécanique est la première Golf GTI à atteindre les 250 km/h. Sur cette base, la Golf GTI Clubsport fera en novembre 2015 la démonstration de toute la puissance de ses 213 kW et 290 ch sur le circuit de Portimão. Elle sera commercialisée en 2016 et commencera à effacer les frontières avec le sport mécanique. 5,9 secondes lui suffisent pour atteindre les 100 km/h. Un an plus tard, la Golf GTI Clubsport S de 228 kW et 310 ch fera totalement exploser les frontières avec le sport mécanique. Sur la célèbre Boucle Nord (Nordschleife) du Nürburgring, au printemps 2016, le pilote d'usine Benjamin Leuchter pulvérise au volant d'une Golf GTI Clubsport S capable de rouler jusqu'à 265 km/h avec un temps de 07h 49mn 21s le précédent record établi pour les tractions avant. Un magnifique cadeau pour le 40^e anniversaire de la Golf GTI.