



presse • news • prensa • fisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻界



Volkswagen

La nouvelle Golf GTI

Présentation internationale à la presse

Saint Tropez, avril 2013

Remarque :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur la Golf GTI à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant : gtisieben | Code : 04-2013

TDI, TSI et DSG sont des marques déposées de la société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe Volkswagen en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

En bref

- › **Golf GTI – Résumé** **07 ›**
-

Principaux aspects

- › **Transmission** : moteurs TSI **17 ›**
 - › **Châssis** : disposition et système électronique **25 ›**
 - › **Extérieur** : dimensions et design **41 ›**
 - › **Intérieur** : ergonomie et configuration **51 ›**
 - › **Équipement** : extérieur, intérieur et options **61 ›**
 - › **Technologies** : sécurité, confort et info-divertissement **73 ›**
 - › **Aperçu** : les données en bref **99 ›**
 - › **Caractéristiques techniques** : tableau **107 ›**
-



Nouvelle Golf GTI : puissance de 230 ch et 18 % plus économique

Direction progressive, phares xénon et éclairage d'ambiance de série

En termes de maniabilité, la Golf GTI Performance flirte avec les voitures sportives de haut niveau



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. Près d'1,9 million de Golf GTI ont été jusqu'à présent fabriquées dans l'usine Volkswagen allemande de Wolfsburg et vendues dans le monde entier. Lorsqu'elle a été inventée, en 1976, personne ne se doutait qu'elle connaîtrait un tel succès. À l'époque, il était prévu de réaliser 5 000 exemplaires de cette voiture, actuellement la plus vendue au monde dans sa catégorie. C'est un véritable phénomène. Avec une précision inégalée par les autres compactes l'ayant précédée, la première Golf GTI de Volkswagen a posé il y a 37 ans d'importants jalons en matière de dynamisme et rendu, grâce à son prix abordable, la sportivité automobile accessible à un large public. Avec son châssis fringant, son moteur à injection dynamique et économique et son design à la fois indémodable et caractéristique, la Golf GTI était tout simplement parfaite. Sans oublier les attributs visuels de la future icône, à savoir un liseré rouge autour de la grille de calandre, une bordure noire autour de la lunette arrière, une volant sport comme dans le coupé Scirocco, un pommeau de levier de vitesse en forme de balle de golf, des sièges sport parfaitement ergonomiques au revêtement classique à carreaux et un nom que plus personne n'oublierait : GTI. L'heure est venue de découvrir la septième génération GTI, qui sera vendue dès le mois de mai. Les préventes ont déjà commencé.

- › **100 % plus puissante.** Le moteur de la première Golf GTI affichait une puissance de 110 ch (81kW). Le modèle de la septième génération développe au moins 220 ch (162 W), soit une puissance deux fois plus importante. Volkswagen propose par ailleurs au départ usine une version encore plus performante (230 ch/169 kW) : la Golf GTI Performance.
- › **Moteur turbo 2,0 l à injection directe.** La culasse du moteur turbo de la GTI, qui appartient à la troisième génération de la série EA888, a été entièrement repensée. Nouveauté dans cette catégorie de puissance, l'évacuation vers le turbocompresseur des gaz d'échappement avec refroidissement par eau est entièrement intégrée à la culasse. Ce mode de refroidissement des gaz d'échappement contribue de manière déterminante à réduire la consommation de la nouvelle Golf GTI à pleine charge. Le moteur TSI de 1 984 cm³ est par ailleurs pourvu d'une commande variable des soupapes à double réglage d'arbre à cames. D'autre part, la course de soupape est réglable en deux phases côté refoulement, ce qui permet de gérer de manière optimale l'alternance de charge en termes de performance, de consommation et d'émissions d'échappement.
- › **18 pour cent de consommation en moins avec boîte mécanique.** Les deux GTI sont équipées de série d'un système Start-Stop et affichent la même faible consommation NCCE en version boîte 6

vitesse : 6,0 l/100 km (CO₂ : 139 g/km). Ainsi, la consommation moyenne de la Golf GTI a pu être abaissée de 1,3 l, soit de 18 pour cent par rapport à la génération précédente (210 ch/155 kW).

- › **14 pour cent de consommation en moins avec DSG.** Les deux niveaux de puissance sont disponibles en option avec une boîte à double embrayage (DSG) 6 rapports sans rupture de couple qui convient parfaitement au caractère sportif de ces véritables icônes. Dans le cas présent, la version 220 ch consomme 6,4 l/100 km (149 g/km CO₂) et la version 230 ch 6,5 l/100 km (50 g/km CO₂). La version GTI 220 ch consomme donc 1,0 l de moins aux 100 km (14 pour cent) par rapport à sa devancière de 210 ch.
- › **42 kg en moins.** La réduction considérable de la consommation de carburant de la nouvelle Golf GTI est le résultat de mesures sévères pour économiser chaque centilitre. Tout comme le modèle de base, la voiture de sport repose sur la nouvelle plateforme modulaire MQB. De manière analogue, le poids de la GTI a pu être réduit à 1 351 kg par rapport au modèle précédent (1 393 kg), ce qui représente un gain de poids de 42 kg. Le véhicule a également été optimisé en matière d'aérodynamisme : le coefficient de résistance de l'air (cx x A) déjà remarquable du modèle précédent, à savoir 0,73 m², est passé à 0,70 m². En ville et dans les bouchons, le système Start-Stop de série de la GTI influence

par ailleurs positivement la consommation de carburant. Le couple moteur considérablement plus important de 350 Nm (contre 280 Nm sur le modèle précédent) a permis de réduire le rapport de boîte pour l'adapter au faible régime du moteur et limiter ainsi la consommation du véhicule. Enfin, les corrections apportées au niveau du moteur, comme par exemple la nouvelle gestion thermique, ont elles aussi contribué à réduire la consommation du TSI 2.0 de 18 pour cent.

- › **10 km supplémentaires par heure.** La réduction de la consommation et des émissions de la Golf GTI n'entrave nullement la souveraineté de ses performances. La Golf GTI 220 ch passe de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes et atteint une vitesse maximale de 246 km/h (DSG : 244 km/h). La version Performance 230 ch, n'a besoin que de 6,4 secondes pour atteindre les 100 km/h et atteint une vitesse maximale de 250 km/h (DSG : 248 km/h). La souveraineté du comportement routier de la Golf GTI rappelle plus que jamais la catégorie des voitures de sport haut de gamme considérablement plus coûteuses. Ceci est particulièrement vrai pour la Golf GTI Performance équipée d'un blocage de différentiel avant conçu exclusivement pour cette version. Le pack performances en soi comprend non seulement une performance accrue et le blocage de différentiel avant, mais aussi un système de freinage dont tous les disques sont ventilés.

- › **Extérieur GTI.** Bien entendu, la nouvelle Golf GTI se distingue des autres modèles de la série par de nombreux équipements et fonctionnalités supplémentaires, mais aussi par tous les attributs visuels typiques de la GTI. À l'extérieur, la GTI révèle son identité par les étriers de frein rouges, des feux arrière LED foncés au design caractéristique et des sorties d'échappement chromées à gauche et à droite. Sans oublier, depuis la toute première Golf GTI, les couleurs de carrosserie rouge (« Rouge Tornado »), « Noir » et « Pure White » de série. Également de série à bord de la Golf GTI la plus puissante, la plus rapide et la plus économe de tous les temps : les nouvelles roues en alliage léger de 17" de type « Brooklyn » chaussées de pneumatiques de dimension 225/45.

- › **Intérieur GTI.** Un autre élément indispensable à l'intérieur du véhicule sont les insignes caractéristiques de la GTI. Prenons par exemple les sièges en cuir : les carreaux légendaires étaient présents dès la première GTI. Le tissu « Jacky » du modèle précédent a été modifié et rebaptisé « Clark ». Bien entendu, les carreaux classiques restent de mise. Ce qui est nouveau, c'est que les sièges sport en tissu sont pour la première fois disponibles avec joues latérales et appuie-tête en alcantara. Les sièges et habillages de porte sont par ailleurs disponibles en version cuir « Vienna ». D'une manière ou d'une autre, les sièges Sport de qualité possèdent des propriétés ergonomiques particulièrement exceptionnelles. De son côté, avec son écran couleur et un graphisme spécifique,

le combiné d'instrumentation affirme la personnalité bien à part de la GTI L'intérieur de la GTI se distingue enfin par un volant sport en cuir à touches multifonction, un éclairage d'ambiance rouge (dans les baguettes décoratives des portes avant et les barres de seuil en acier inox) et un pédalier en inox brossé.

- › **GTI high-tech.** Pour la première fois, la Golf GTI septième génération est équipée de série de particularités technologiques telles qu'une direction progressive, un détecteur de fatigue, un freinage multicollision et de la fonction de conduite dynamique perfectionnée XDS+. Autre nouveauté : plusieurs systèmes disponibles en option perfectionnent encore davantage la conduite de la GTI, parmi lesquels le réglage automatique de la distance ACC, le système de contrôle d'environnement Front Assist plus fonction de freinage d'urgence en ville, l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist ou encore un sélecteur de profil de conduite. La nouvelle GTI sera par ailleurs disponible avec un système audio haut de gamme 400 Watt de la marque danoise Dynaudio spécialement conçu pour cette série. Autre nouvelle option à bord, le système Car-Net de transmission d'informations en ligne telles que le service de cartographie Google Earth™.



La Golf GTI 230 ch consomme uniquement 6,0 l/100 km

Les acheteurs de la Golf GTI ont le choix entre 220 ch et 230 ch

Réduction de 18 pour cent de la consommation du nouveau moteur GTI



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. La Golf GTI VII est emmenée par un nouveau bloc de la série EA888, un moteur essence turbo 2,0 l à injection directe (TSI) de 220 ch (162 kW) entre 4 500 et 6 200 tr/min équipé d'une nouvelle culasse. L'icône sportive est disponible en option dans une version à performance rehaussée, la Golf GTI Performance, dont le moteur développe 230 ch (169 kW) entre 4 700 et 6 200 tr/min. Les deux GTI sont équipées de série d'un système Start-Stop et affichent la même faible consommation NCCE en version boîte 6 vitesses : 6,0 l/100 km (CO₂ : 139 g/km). Ainsi, la consommation moyenne de la nouvelle Golf GTI a pu être abaissée de 1,3 l, soit de 18 pour cent par rapport à la génération précédente (210 ch/155 kW). Une boîte double embrayage à 6 rapports (DSG) est disponible en option pour les deux versions. Le nouveau modèle fait honneur à la réputation d'agilité de la Golf GTI en allant encore plus loin sur ce terrain. Et ce en deux niveaux :

Niveau 1 – La GTI de série : la GTI de base de 220 ch développe désormais 10 ch de plus que sa devancière. Parallèlement, le couple maximum a fait un bond de 70 Nm pour passer à 350 Nm. Il est disponible entre 1 500 et 4 400 tr/min. Ainsi dotée, la Golf GTI affiche une élasticité hors du commun en passant de 80 à 120 km/h en 5,0 s en quatrième vitesse (6,0 s en cinquième). Autre information indispensable au profil d'une authentique GTI : le nouveau modèle atteint les 100 km/h départ arrêté en seulement 6,5 s et affiche une vitesse de pointe de 246 km/h.

Niveau 2 – La GTI Performance : le deuxième étage de la fusée Golf GTI s'allume en optant pour le pack performances. Comme indiqué, la puissance augmente de 10 ch pour un couple maximum identique. Les 230 ch autorisent une vitesse maximale de 250 km/h et permettent de passer de 0 à 100 km/h en seulement 6,4 s. Le couple maximum de 350 Nm est disponible entre 1 500 et 4 600 tr/min.

Nouveau moteur turbo essence à injection directe (TSI)

Le moteur de la nouvelle Golf GTI est basé sur la troisième génération de la gamme quatre cylindres EA888. De nombreux détails techniques ont été modifiés spécialement sur la nouvelle GTI par rapport à sa devancière afin de réduire la consommation et les émissions et d'accroître la puissance et le couple moteur du véhicule. La nouvelle Golf GTI est ainsi la première de sa catégorie à respecter les seuils prescrits par la norme Euro 6 en matière de rejets polluants.

Gestion thermique efficace. Sur le plan technique, le moteur turbo essence à injection directe se caractérise par des modifications telles qu'un refroidissement des gaz d'échappement intégré à la culasse et un double système d'injection (directe ou via collecteur d'admission). Le nouveau réglage entièrement électronique du liquide de refroidissement du TSI permet d'assurer une gestion thermique

considérablement plus efficace avec un cycle d'échauffement raccourci. Les pertes de friction diminuent, ce qui réduit efficacement la consommation de carburant. Un nouveau module à tiroir pivotant a été mis au point afin d'assurer une gestion thermique intelligente. Ce module permet par exemple de bloquer complètement la pénétration de liquide de refroidissement dans le moteur pendant la phase d'échauffement de ce dernier, ou encore de régler le débit volume à son minimum. Lorsque le moteur est chaud, la température du liquide de refroidissement peut être réglée rapidement et individuellement à différents niveaux en fonction de l'exigence de charge et des conditions extérieures.

Nouvelle culasse. Nouveauté dans cette catégorie de puissance, l'évacuation vers le turbocompresseur des gaz d'échappement avec refroidissement par eau est entièrement intégrée à la nouvelle culasse. Ce mode de refroidissement des gaz d'échappement contribue de manière déterminante à réduire la consommation de la nouvelle Golf GTI à pleine charge. Le moteur TSI de 1 984 cm³ est par ailleurs pourvu d'une commande variable des soupapes à double réglage d'arbre à cames. D'autre part, la course de soupape est réglable en deux phases côté refoulement, ce qui permet de gérer de manière optimale l'alternance de charge en termes de performance, de consommation et d'émissions d'échappement.



La GTI satisfait à la norme Euro-6 sur les gaz d'échappement. Pour satisfaire à la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement, un double système d'injection (directe/via collecteur d'admission) a été mis en place. Le libre choix du mode d'injection le mieux adapté permet de réduire considérablement les émissions de particules et la consommation de carburant. Autre évolution notable : la réduction significative des frottements internes. Dans cet objectif, les arbres d'équilibrage ont été équipés de paliers à roulement, le roulement du mécanisme d'embellage a été optimisé et une pompe à huile adaptée aux besoins a été mise au point. Parallèlement, le poids du moteur GTI a pu lui aussi être réduit, notamment grâce au nouveau boîtier de carter à paroi fine de 3 mm d'épaisseur uniquement, à l'optimisation du poids du vilebrequin, au refroidissement intégré par eau des gaz d'échappement par le collecteur d'échappement intégré à la culasse, à un carter à huile en plastique et à l'utilisation de vis en aluminium.



Châssis Sport et nouvelle direction progressive pour la Golf GTI

La nouvelle direction progressive de la GTI permet d'associer confort et sportivité

Nouveau blocage de différentiel avant exclusif sur la Golf GTI Performance



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. Volkswagen propose la Golf GTI de série avec un châssis Sport adapté à la haute puissance du véhicule. C'est pourquoi la carrosserie est abaissée de 15 mm par rapport aux modèles Golf moins puissants. À l'avant, un essieu McPherson assure une tenue de cap d'une grande précision. À l'arrière, la GTI est équipée d'un essieu modulaire Performance. Dotée de série de la fonction de conduite dynamique perfectionnée XDS+ et de la nouvelle direction progressive (à peine plus de deux tours de volants nécessaires d'une butée à l'autre), la Golf GTI affiche un comportement de conduite dynamique et sûr qui lui permet de flirter plus que jamais avec les voitures de sport haut de gamme considérablement plus coûteuses.

Golf GTI Performance

La Golf GTI Performance à performance rehaussée à 230 ch est équipée d'un blocage de différentiel avant spécialement mis au point pour cette version. Elle réunit les avantages du châssis Sport spécifique à la GTI à la nouvelle direction progressive, la fonction de conduite dynamique perfectionnée XDS+ et le blocage de différentiel avant pour un comportement routier largement supérieur à la majorité des véhicules concurrents. La Golf GTI Performance est par ailleurs intégralement équipée de disques de frein ventilés. Le système de freinage utilise des disques de 340 x 30 mm à l'avant et de 310 x 22 mm

à l'arrière. La GTI 220 ch est quant à elle dotée de disques de freins ventilés sur l'essieu avant et non ventilés sur l'essieu arrière (314 x 30 mm à l'avant, 300 x 12 mm à l'arrière).

Conduite dynamique

Le châssis de la nouvelle Golf GTI est conçu pour assurer un plaisir de conduite maximum et une grande stabilité de conduite. Grâce à démultiplication de direction directe, le comportement de direction est désormais encore plus dynamique que sur le modèle précédent. Les vitesses maximales en virage ont également augmenté grâce à un réglage plus neutre du châssis et à l'optimisation du système XDS+. Le potentiel d'accélération transversale de la Golf GTI Performance est par ailleurs accru grâce au blocage de différentiel avant, notamment lors d'accélération en sortie de virage. D'une manière générale, la neutralité du comportement routier des deux versions de la nouvelle Golf GTI dans les virages s'accompagne d'une stabilité de conduite extrême jusque dans les vitesses de pointe grâce à une conception innovatrice et soignée de tous les composants du châssis. Cette stabilité exceptionnelle se ressent particulièrement lors des changements de voie ou de charge. L'équipe responsable de l'étude de la nouvelle Golf GTI a par ailleurs apporté un soin particulier à ce que le châssis réagisse de manière harmonieuse et prévoyante. Résultat : la GTI se conduit de manière vive et intuitive après une phase d'adaptation très brève.

Parallèlement au dynamisme de conduite, le confort de suspension a lui aussi été optimisé par rapport au modèle précédent. Les efforts d'accélération ressentis par les passagers lors du passage sur les aspérités plus ou moins prononcées de la chaussée, par exemple, sont considérablement plus faibles. Le confort de la nouvelle Golf GTI démontre qu'un comportement routier sportif ne s'achète pas nécessairement au détriment du confort. Le très large éventail de qualités de conduite de la Golf GTI VII (comportement routier direct, neutre et stable jusque dans les valeurs seuils et grand confort) la rendent unique par rapport à la concurrence.

XDS+

Le blocage de différentiel XDS, installé pour la première fois dans la Golf VI, a été perfectionné pour la nouvelle Golf et rebaptisé XDS+. Techniquement, le blocage électronique de différentiel XDS+ est une fonction de conduite dynamique intégrée au correcteur électronique de trajectoire ESC. XDS+ élargit les fonctions XDS du modèle précédent à tous les comportements routiers sans freinage. Le nouveau système accroît l'agilité du véhicule et réduit l'angle de direction nécessaire grâce à des interventions ciblées sur les freins au niveau des roues intérieures des deux essieux. XDS+ agit par ailleurs sur tous les coefficients de frottement de la route et assure par exemple y compris sur la neige un comportement

routier plus précis. Les propriétés existantes du XDS, notamment la réduction considérable des sous-virages et la traction accrue, ont également été perfectionnées.

Blocage de différentiel avant

La Golf GTI-Performance est équipée en exclusivité d'un nouveau blocage de différentiel avant réglé. Volkswagen est jusqu'à présent le seul fabricant à utiliser un blocage de différentiel à réglage électronique dans un modèle de série à traction avant. Le blocage de différentiel avant intégré à la Golf GTI Performance présente par rapport aux blocages exclusivement mécaniques un degré de blocage variable ainsi qu'une intégration complète aux fonctions ESC, EDS et XDS+, ce qui permet d'éviter toute influence négative sur la sensation et la précision de conduite comme celles provoquées par les blocages mécaniques. En matière de dynamisme de conduite, cela signifie que le potentiel intégral et la performance maximale du blocage interroue sont exploités dans la mesure où le confort n'est en aucun cas compromis.

Fonctionnement du blocage de différentiel avant. Le blocage de différentiel avant ne génère aucune perte de puissance. La puissance fournie par le moteur est donc transférée intégralement à la route et sert exclusivement à assurer la propulsion de la GTI.

Le blocage de différentiel avant exploite de manière constructive un embrayage multidisques placé entre l'arbre droit et le boîtier de différentiel. La pression hydraulique nécessaire pour activer les disques est générée par une pompe alternative électromotrice. Le couple de verrouillage ainsi fourni est proportionnel à la pression hydraulique disponible. Le réglage de la pression hydraulique s'effectue en fonction du régime de la pompe, lui-même défini par un module de commande. Celui-ci calcule sur la base de nombreux paramètres tels que le régime de rotation des roues, la vitesse du véhicule, le taux de lacets et l'accélération moyenne le couple de verrouillage optimal.

Couple de verrouillage maximal de 1 600 Nm. Dès que le module de commande détecte un patinage de l'essieu moteur sur l'une des roues avant, les disques sont activés pour redistribuer le couple d'entraînement de la roue avec le plus faible niveau d'adhérence vers la roue au niveau le plus élevé. Le couple de verrouillage maximal est de 1 600 Nm. Ainsi, en cas de besoin, le couple d'entraînement peut être transmis dans son intégralité à une seule roue avant, ce qui revient à un blocage de différentiel de 100 pour cent. Cela permet d'exploiter la traction maximale du véhicule à roues avant motrices, y compris en présence de conditions de route difficiles ou dans les virages.

Effet torque-vectoring. Lors des accélérations en sortie de virage, le couple d'entraînement exercé sur la roue extérieure augmente, entraînant une répartition asymétrique de la force motrice correspondant à la répartition dynamique de la charge sur la roue. Cet effet appelé « torque-vectoring » permet de réduire les sous-virages en cours d'accélération. Résultat : la Golf GTI Performance reste neutre et suit fidèlement la voie. Le niveau d'adhérence est exploité de manière optimale. De cette manière, le conducteur peut accélérer plus franchement au passage du point de corde du virage, permettant ainsi au véhicule de quitter le virage à une vitesse considérablement accrue.

ESC intervient plus en douceur et plus tardivement. Dans les situations extrêmement dynamiques, comme les suites rapides de virages, les manœuvres d'évitement imprévues ou les changements de charge, le blocage de différentiel avant amortit les mouvements de lacets. En cas de survirage, le blocage de différentiel avant génère un couple de lacet visant à stabiliser le véhicule et permettant d'adoucir et de retarder, voire d'annuler complètement les interventions ESC. Le blocage de différentiel avant accroît ainsi le plaisir de conduite et les performances de la Golf.

ESC Sport

Volkswagen propose dans la nouvelle Golf GTI la fonction « ESC Sport » pour les conducteurs particulièrement expérimentés. Le système est activé par une commande à deux niveaux située sur la console centrale. Si le conducteur appuie une fois brièvement sur la touche, il désactive la fonction ASR (régulation d'antipatinage à la traction). Une seconde pression de plus de 3 secondes permet de mettre le système Electronic Stability Control (ESP) en mode « ESP Sport ». Sur les trajets très rapides et sinueux, comme sur les circuits, l'ESC réagit par conséquent plus tardivement, gratifiant le véhicule d'une agilité encore plus grande. Pour la première fois, l'ESC peut être activé et désactivé dans le menu CAR en guise d'alternative à la touche de commande dans la console centrale.

Direction progressive

La direction progressive célèbre ses débuts dans la nouvelle Golf GTI. Fournie de série sur chacune des deux versions de puissance, elle permet au conducteur de réduire l'amplitude des mouvements nécessaires pour braquer les roues dans un rayon donné. Les mains doivent donc changer moins souvent de position dans les lacets serrés. La direction progressive permet d'atteindre un braquage complet à 2,1 tours de volant (380°), contre 2,75 (500°) sur les Golf moins puissantes équipées

d'une direction standard. En effet, les directions traditionnelles fonctionnent avec un rapport de démultiplication constant. La nouvelle direction de la Golf GTI, en revanche, utilise un rapport de démultiplication progressif qui facilite grandement l'effort de braquage pour changer de file ou se garer. Sur les routes de campagne sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur ressentira un supplément de dynamisme en raison de la démultiplication plus directe.

La direction progressive se distingue principalement par la denture variable de la crémaillère ainsi que par un moteur électrique plus puissant. Contrairement à ce qui passe pour une démultiplication de direction constante, qui représente toujours un compromis entre dynamisme et confort, la denture de la crémaillère est modifiée sensiblement par la course de direction, ce qui entraîne une conduite plus précise et plus détendue dans la zone centrale jusqu'à une vitesse élevée. Le faible angle de direction assure une manœuvrabilité et un plaisir de conduite accrus sur les routes sinueuses. À faible vitesse, par exemple en ville ou en stationnement en revanche, l'angle de direction plus faible de la Golf GTI accroît la manœuvrabilité de cette dernière, ce qui représente un gain de confort non négligeable.

Contrôle dynamique de châssis DCC

La Golf GTI est équipée du contrôle dynamique de châssis DCC deuxième génération. DCC dispose des trois modes de conduite « Comfort », « Normal » et « Sport », désormais regroupés au sein de la fonction Sélection du profil de conduite et accessibles via l'écran tactile de la console centrale. La fonction DCC spécialement adaptée à la GTI permet d'utiliser le véhicule en mode « Normal », mais aussi en mode « Comfort », lequel est plus orienté vers le confort mais néanmoins caractéristique de la GTI. Le mode « Sport », quant à lui, confère au véhicule un comportement routier particulièrement dynamique. En mode « Individuel », le mode DCC peut même être rattaché à d'autres caractéristiques de profil de conduite.

Volkswagen a perfectionné et peaufiné l'algorithme de régulation utilisé par le système DCC pour piloter les soupapes d'amortisseur et les caractéristiques de suspension. Le DCC utilise pour cela les signaux d'entrée des capteurs de débattement de roue et d'accélération ainsi que les informations de bus en provenance du système de multiplexage, la force d'amortissement optimale étant calculée et mise à disposition en fonction de la situation rencontrée. Les efforts d'amortissement sont par ailleurs réglés individuellement pour chacune des quatre roues.

Pour la première fois, la nouvelle génération du DCC permet de varier l'amortissement des contraintes et des pressions de manière entièrement indépendante y compris lors des manœuvres de dynamique transversale, ce qui représente un avantage considérable en matière d'optimisation du dynamisme de conduite. Les soupapes d'amortisseur ont été également modifiées pour améliorer encore davantage leur capacité de réponse.

L'essieu avant McPherson

Sur la GTI, l'essieu avant McPherson (à jambes de suspension) avec bras triangulaire inférieur et déport de l'axe du pivot de fusée stabilisant la voie assure les meilleures caractéristiques de maniabilité et de direction, tout en équilibrant la réaction aux vibrations. Toutes les pièces ont été optimisées en termes de fonctionnement, de poids et de coût, ce qui a permis d'économiser 1,6 kg par rapport au modèle précédent. Par exemple, parce que le triangle de suspension est en acier à haute limite d'élasticité et qu'une approche de design bionique a été utilisée sur le palier pivotant. Au centre de l'essieu avant se trouve le cadre auxiliaire d'une rigidité transversale extrême et qui permet de loger les éléments de l'essieu avant, mais aussi la direction et des éléments des silent-blocs.

La barre stabilisatrice, tubulaire de bout en bout, a été adaptée de manière ciblée au comportement routier de la nouvelle GGI. Les paliers en caoutchouc sont vulcanisés directement sur la barre stabilisatrice peinte pour optimiser les propriétés acoustiques et optimiser le comportement de réponse de la barre stabilisatrice décisif pour le dynamisme de conduite. D'autre part, un nouveau palier pivotant en aluminium a été mis au point pour la GTI. Là encore, le recours conjoint à l'aluminium et au design bionique ont permis de réduire le poids, en l'occurrence de 2,8 kg. Pour assurer une réponse plus rapide et plus précise du nouvel essieu avant de la GTI, la position du centre momentanée a été légèrement rehaussée par rapport au modèle précédent.

Performance : essieu arrière modulaire

L'essieu arrière de la Golf GTI a été perfectionné de manière ciblée pour améliorer la cinématique, l'acoustique, le poids et la modularité. Le concept de base, visant à séparer la rigidité latérale de la rigidité longitudinale, n'a pas changé pour autant. La faible rigidité longitudinale a été préservée par le palier souple de guidage d'essieu. C'était là une condition nécessaire pour pouvoir améliorer davantage encore le confort de roulage.

Par ailleurs, Volkswagen a réussi à améliorer la rigidité transversale nécessaire au braquage en modifiant le réglage de palier de la barre d'accouplement. Le pincement et le carrossage sont réglés en fonction des besoins pour chaque type de véhicule, et ce via des vis excentriques sur le bras de suspension. L'essieu arrière a principalement été modifié au niveau de la barre stabilisatrice et de l'amortisseur d'essieu, désormais fixés sur le bras de suspension. Les forces en présence à l'intérieur de l'essieu se voient ainsi réduites et l'utilisation de l'espace est grandement améliorée. Enfin, l'essieu s'est allégé de 4,0 kg grâce à l'optimisation structurelle de nombreuses pièces et à l'emploi d'aciers LHE.



La nouvelle GTI : des proportions d'une netteté inégalée

Le design dynamique de la nouvelle Golf GTI profite de la plateforme modulaire
Lignes précises, proportions bien dosées, partie avant affirmée



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. Lorsqu'on parle du design de la nouvelle Golf GTI, il convient de se pencher dans un premier temps sur l'architecture technique du véhicule. En effet, la Golf GTI 2013 a été conçue sur la base de la nouvelle plateforme modulaire (MQB). L'impression technocratique que suscite cette terminologie (« plateforme modulaire ») masque l'immense potentiel associé à la technologie MQB. Cette abréviation dissimule en effet une structure de construction totalement nouvelle de la Golf (et de nombreux autres modèles Volkswagen). Cette nouvelle construction est ressentie par les designers de l'entreprise comme une véritable bénédiction, car elle leur permet de mettre en œuvre des proportions de véhicule encore jamais réalisées jusqu'à présent. La Golf GTI septième génération l'illustre à la perfection.

Des proportions dynamiques

L'empattement de la nouvelle Golf GTI a été rallongé de 53 mm à 2 631 mm par rapport au modèle précédent, tandis que le porte-à-faux avant a été raccourci de 12 mm. Parallèlement, le montant de pare-brise a été « déplacé » vers l'arrière, ce qui a permis de rallonger le capot moteur et de reculer visuellement l'ensemble de l'habitacle. Grâce à cet effet « cab-backward », la Golf GTI évoque davantage l'univers du haut de gamme que le segment des compactes. La hauteur du véhicule a par ailleurs été réduite de 27 mm à 1 442 mm, tandis que sa longueur a augmenté de 55 mm à 4 268 mm

et sa largeur de 13 mm à 1 799 mm. De nombreuses valeurs qui ont entraîné une conséquence de taille : les proportions de la Golf GTI sont désormais incontestablement plus dynamiques.

Le design exploite les insignes de la GTI

Les designers exploitent de manière conséquente ce potentiel des proportions pour offrir à la Golf GTI une souveraineté inégalée sur route. Comme toutes les GTI précédentes, y compris celle de la première heure, le modèle septième génération arbore de nombreux équipements caractéristiques de la GTI tels que le liseré rouge de la grille de calandre, qui se prolonge dorénavant jusque dans les phares avant. Autres éléments caractéristiques de la GTI VII : les prises d'air supplémentaires au niveau du becquet avant, la grille d'entrée d'air en structure de nid-d'abeilles, les phares antibrouillard verticaux, les phares xénon à la signature lumineuse unique, le becquet arrière plus volumineux et les sorties d'échappement chromées très excentrées, sans oublier les jantes en alliage léger spécialement conçues pour la Golf GTI. À ne négliger par ailleurs sous aucun prétexte : l'effet visuel du châssis sport GTI (carrosserie abaissée de 15 mm) avec les jantes en alliage léger 17" de type « Brooklyn ».

La partie avant en détail. À l'avant, outre les antibrouillards à LED adaptés pour la GTI et disponibles en option, on note immédiatement un élément visuel fort et emblématique du style GTI : le liseré rouge

au niveau de la grille de calandre. Sur le tout premier modèle GTI, il entourait complètement la grille de calandre rectangulaire. Sur la sixième GTI, on trouvait deux liserés rouges, bordant la calandre au-dessus et au-dessous. Sur la Golf GTI septième génération, le liseré rouge borde le dessous de la grille de calandre, mais déborde ensuite à gauche et à droite jusque dans les boîtiers des phares bi-xénon de série. Il traverse donc l'avant du véhicule de part en part et forme un élément horizontal parallèle au capot avant et au pare-chocs. Dans la partie inférieure du bouclier, sous la lamelle dans la couleur de la carrosserie, la prise d'air noire (avec grille en structure à nid-d'abeilles) n'est plus entourée par une zone noire, mais par des surfaces dans la couleur de la carrosserie. La prise d'air est ainsi mieux mise en valeur et les trois lamelles aérodynamiques latérales noires brillantes sous les phares se détachent plus clairement à l'avant. Hérité du sport automobile, le splitter noir, sur le rebord inférieur du becquet avant, s'intègre harmonieusement aux lignes de la carrosserie, tracées avec précision.

La silhouette en détail. De profil, la nouvelle Golf GTI, qui est la plus sportive de tous les temps, se reconnaît facilement grâce à son toit qui paraît encore plus allongé en raison de son becquet arrière agrandi et de ses roues en alliage léger spécialement conçues pour la GTI (17" de série, 18" et 19" en option). Même de profil, les contours lumineux des feux diurnes à LED disponibles en option et des feux arrière à LED de série se remarquent.



La nouvelle Golf GTI se caractérise en outre par le dynamisme de ses nouvelles proportions et la précision inégalée de son design. La ligne de caractère, bien visible et très prononcée, a été intégrée sous les poignées des portes. Uniquement interrompue par les passages de roue, elle enveloppe la carrosserie et se retrouve dans le liseré rouge de la grille de calandre et des phares ainsi qu'à l'arrière dans le bandeau blanc des feux arrière à technologie LED. Cette ligne abaisse encore davantage le centre de gravité visuel et confère avec le châssis Sport de série une assise plus large à la GTI. Autre élément marquant, la nouvelle ligne latérale, juste sous les vitres, part des phares avant, passe sous les rétroviseurs ancrés sur la ligne et s'étire jusqu'à l'extrémité des fenêtres latérales arrière. Elle souligne à la perfection les proportions premiums de la GTI.

Un autre élément caractéristique de la silhouette du véhicule est son montant de custode, dont le design rappelle la GTI I, mais surtout la GTI IV qui est en train de devenir une véritable icône grâce à la clarté de ses formes. Sur la version précédente, le montant de custode était encore interrompu par la ligne de caractère. Ce n'est plus le cas sur la nouvelle GTI, où il apparaît sous la forme d'une surface homogène depuis le toit jusqu'au passage de roue arrière. Au-dessus du passage de roue, la ligne de caractère englobe plus fortement toute la largeur de la voiture. Vue de l'arrière ou des trois quarts arrière, la nouvelle Golf GTI semble ainsi plus massive et plus puissante.

Pour la première fois, en plus des insignes GTI à l'avant et à l'arrière, la Volkswagen à l'esprit sportif arbore des plaquettes rouges ornées des traditionnelles lettres GTI sur les ailes avant, à hauteur de la ligne de caractère.

La partie arrière en détail. Autre exemple de l'intégration harmonieuse des éléments visuels GTI, le spoiler de toit a été redessiné. Beaucoup plus généreusement dimensionné par rapport aux Golf moins puissantes, il se fond dans la ligne du hayon et de la carrosserie. Le becquet, de la même couleur que le véhicule, s'inscrit dans la continuité visuelle des éléments aérodynamiques du hayon, dont la couleur noire rappelle la première génération GTI. À l'arrière, le diffuseur est également noir, tout comme les éléments aérodynamiques et le « splitter » avant. Les sorties d'échappement chromées se trouvent à gauche et à droite du diffuseur.



La Golf GTI efface toutes les barrières de classe en termes de confort et de qualité

L'intérieur de la Golf GTI offre plus d'espace grâce à un empattement accru

Pour la première fois, le revêtement classique à carreaux des sièges Sport est associé à de l'alcantara



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. En matière d'intérieur, l'une des principales caractéristiques de la Golf GTI est que tout y est parfaitement à sa place. Il suffit d'ouvrir la porte, de prendre place sur le siège sport de série, d'effectuer les réglages nécessaires, de régler le volant sport en hauteur et en longueur, de boucler sa ceinture, d'allumer le moteur, de poser la main sur le levier de vitesses au design balle de golf (boîte manuelle) et c'est parti.

La plateforme modulaire transversale MQB présente de nombreux avantages

Le poste de conduite de la GTI offre bien plus d'espace et une ergonomie encore améliorée. Les personnes de grande taille apprécieront le fait que le siège a été reculé de 20 mm. La plage de réglage de la direction a également été adaptée en ce sens. La plateforme modulaire transversale MQB a permis d'optimiser les distances entre pédales. Ainsi, l'espace entre la pédale de frein et la pédale d'accélérateur s'est élargi de 16 mm. Autre amélioration ergonomique : par rapport à la génération précédente, Volkswagen a relevé la position du levier de vitesses de 20 mm pour que le pommeau tombe parfaitement sous la main.

Une configuration au style légendaire

Autre élément important à l'intérieur du véhicule : les insignes caractéristiques de la GTI. Les carreaux légendaires, par exemple, étaient déjà de mise dans la toute première GTI. Comme pour chaque nouvelle génération GTI, le tissu « Jacky » du modèle précédent (Golf GTI VI) a été entièrement repensé et rebaptisé « Clark ». Bien entendu, les carreaux sont toujours de mise. Les sièges Sport de qualité possèdent des qualités ergonomiques particulièrement exceptionnelles. Les sièges avant sont également réglables en hauteur et dotés d'un soutien lombaire à réglage manuel de série.

Les surpiqûres rouges offrent un contraste dynamique, tandis que le ciel de pavillon noir, comme toujours sur les GTI, souligne la touche sportive de l'habitacle.

Bien entendu, le volant cuir multifonction de série au design GTI est rehaussé de coutures contrastantes rouges, tout comme le soufflet du levier de vitesses. La lentille du pommeau du levier de vitesses est également cerclée de rouge. Les applications de la planche de bord sont de coloris « Checkered Black », de même que les inserts décoratifs dans les habillages de porte et la console centrale. Avec son écran couleur et un graphisme spécifique, le combiné d'instrumentation affirme la personnalité bien à part de la GTI et rappelle l'univers des chronographes de luxe. Au démarrage du moteur, les aiguilles

du compte-tours et de l'indicateur de vitesse oscille jusqu'à la butée puis redescend. Visuellement, l'intérieur de la GTI se distingue par un éclairage d'ambiance rouge (intégré dans les baguettes décoratives des portes avant), un pédalier et un repose-pied (à gauche) en acier inox brossé, des seuils de porte avec applications inox à l'avant et un éclairage d'ambiance intégré.

La qualité et la noblesse de l'habitacle effacent toutes les barrières de classe. Le nouveau concept de base de l'habitacle de la Golf, entièrement revu pour cette septième génération, confère un caractère sportif de qualité à la Golf GTI : élément particulièrement notable, la console centrale, tournée vers le conducteur, évoque davantage l'univers du haut de gamme que le segment des compactes. Au centre de la console centrale, sous le commutateur de feux de détresse, se trouve l'écran tactile d'info-divertissement au format allant de cinq pouces (de série) à huit pouces, entouré des touches de menu et des boutons tournants. Pour la première fois, Volkswagen a choisi ici (en option) une génération d'écrans tactiles à capteurs de proximité commandés par des gestes de balayage et de zoom (comme ceux utilisés sur les Smartphones).

Sous le module d'info-divertissement se trouve la climatisation automatique 2 zones (Climatronic) clairement structurée, de série sur la Golf GTI. Au-dessous, la zone inférieure de la console centrale



s'étend d'un seul tenant jusqu'à l'accoudoir central. Le conducteur trouvera à sa droite les touches du nouveau frein de stationnement électronique et de la fonction Auto Hold, à côté desquelles se trouve un casier de rangement verrouillable avec interfaces multimédia (AUX-IN, USB et Apple en option) intégrées. Le casier est suffisamment grand pour y insérer un Smartphone.

Un espace de rangement supplémentaire se trouve sous l'accoudoir central de série, réglable sur 100 mm en longueur et sur cinq niveaux en hauteur. Cet espace de rangement a de la réserve. Pour la première fois, Volkswagen propose un couplage d'antenne inductive en relation avec l'interface de téléphone portable « Comfort » : le portable se place dans une baie universelle à l'intérieur de l'espace de rangement, dans laquelle l'antenne du portable est captée de manière inductive et couplée à l'antenne extérieure du véhicule. Les applications décoratives des habillages de porte de la Golf GTI sont pourvues d'un liseré lumineux faisant partie intégrante de l'éclairage d'ambiance de série.

Plus de place dans la longueur. Malgré sa sportivité, la Golf GTI est bien plus qu'une simple voiture de sport : c'est un véritable multi-talent. La septième génération ne fait nullement exception à la règle : la Golf GTI est par exemple une voiture de fonction idéale toute l'année. En effet, l'étoffement des dimensions de la carrosserie en longueur et largeur, l'empattement plus long, l'optimisation des voies

et le pack modifié par la plateforme modulaire MQB ont des répercussions positives sur l'habitabilité à bord, l'habitacle offrant 14 mm de plus dans la longueur (1 750 mm). Un confort dont profitent les passagers arrière de la Golf GTI quatre portes disponible en option puisqu'ils bénéficient d'un espace aux genoux augmenté de 15 mm. À l'avant, l'espace aux épaules a gagné 31 mm pour atteindre 1 420 mm. La largeur aux coudes a progressé de 22 mm à 1 469 mm. A l'arrière, l'espace aux épaules s'est élargi de 31 mm et la largeur aux coudes de 20 mm.

Le dossier de banquette asymétrique (3/5 – 2/5) est par ailleurs rabattable de série. Une fois rabattu, le dossier libère une surface de chargement de 1 558 mm de long. La Golf est dotée de série d'une trappe à skis au milieu du dossier arrière. L'habitabilité fantastique de la nouvelle Golf se traduit par de nombreuses améliorations. Le volume du coffre, par exemple, gagne 30 litres pour atteindre 380 litres, tandis que le plancher variable peut être abaissé de 100 mm. Un détail illustre le souci de la perfection : le seuil de chargement n'est plus qu'à 665 mm en hauteur, un résultat sans équivalent sur le segment. La largeur maximale du coffre s'élève à 1 272 mm, soit 228 mm de plus que sur la génération précédente. De plus, Volkswagen a élargi l'accès au coffre de 47 mm (1 023 mm).



La nouvelle GTI est équipée de série de phares xénon et d'une direction progressive

La Golf GTI Performance est équipée d'un nouveau blocage de différentiel avant

Climatisation automatique, lecteur CD/radio à écran tactile et volant multifonction



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. Comme toutes les GTI avant elle, la septième génération se distingue des autres modèles de la famille Golf par de nombreux équipements supplémentaires, mais aussi par tous les attributs visuels typiques de la GTI. De plus, la nouvelle Golf GTI fait partie des véhicules les mieux équipés de sa catégorie avec ses détails de série tels qu'une nouvelle direction progressive, un freinage multicollision, un détecteur de fatigue, des phares xénon, un système radio-CD à écran tactile et une climatisation automatique.

Équipements extérieurs

À l'intérieur, l'équipement spécifique de la GTI comprend notamment des étriers peints en rouge, un châssis Sport (carrosserie abaissée de 15 mm), une direction progressive disponible pour la première fois sur la Golf GTI, des phares bi-xénon avec phares de direction, un éclairage de plaque à technologie LED, des feux arrière rouge foncé à LED, des grille d'entrée d'air en structure nid-d'abeilles caractéristique de la GTI, un spoiler de toit de la couleur du véhicule avec des éléments latéraux aérodynamiques (noir brillant), un contrôle de pression des pneus, des logos GTI sur les ailes avant (au niveau des montant de pare-brise) ainsi que deux sorties d'échappement chromées de 80 mm de diamètre à droite et à gauche.

En matière d'électronique de châssis le blocage de différentiel électronique considérablement perfectionné XDS+ est également à bord de la GTI. Équipement Performance élargi. À l'extérieur, la Golf GTI Performance (230 ch/169 kW) se différencie de la GTI 220 ch (162 kW) par son logo GTI sur les étriers avant et des freins à disque ventilés de plus grande taille (340 mm à l'avant et 310 mm à l'arrière). Sur le plan technique, la Golf GTI Performance est par ailleurs équipée d'un nouveau blocage de différentiel avant.

Coloris et jantes. Élément caractéristique depuis la toute première Golf GTI : les couleurs de carrosserie rouge (« Rouge Tornado »), « Noir » et blanc (« Pure White ») de série. La nouvelle Golf GTI est également disponible en option dans les sept coloris métalliques ou nacrés « Carbon Steel Grey Metallic », « Reflexsilber Metallic », « Tungsten Silver Metallic », « Limestone Grey Metallic », « Night Blue Metallic », « Deep Black nacré » et « Oryx White nacré ».

Volkswagen a par ailleurs perfectionné les modèles classiques de jantes GTI de série « Denver » pour intégrer les caractéristiques de design de ce modèle aux nouvelles jantes brillantes en alliage léger 17" « Brooklyn », visuellement et effectivement plus légères. Chaussées de pneumatiques aux

dimensions 225/45, les jantes sont également disponibles en option en alliage léger 18" de type « Austin » ou encore en alliage léger 19" de type « Santiago ».

Équipements intérieurs

La voiture à la balle de golf. Outre de nombreux équipements de série tels que la climatisation automatique (Climatronic), le détecteur de fatigue et le système radio « Composition Touch », plusieurs détails spécifiques caractérisent l'intérieur de la GTI, parmi lesquels un volant sport personnalisé et un pommeau de levier de vitesse caractéristique. Ce dernier est inspiré cette fois encore d'une balle de golf et rend hommage à la première GTI, tout comme le volant cuir entièrement revu. Pourvu d'un méplat dans sa partie inférieure, le volant à trois branches métallisées et caches noirs brillants paraît léger et offre une excellente prise en main. Les deux branches horizontales arborent des palettes de commande multifonctions de série et, contrairement à toutes les autres Golf, le moyeu anticollision est rond, comme c'était le cas sur la première GTI.

Instruments GTI et éclairage d'ambiance. Avec son écran couleur et le graphisme spécifique de ses instruments, le combiné d'instrumentation affirme la personnalité bien à part de la GTI et rappelle l'univers des chronographes de luxe. L'intérieur de la GTI se distingue par un éclairage d'ambiance



rouge, des baguettes décoratives et caches spécifiques (baguettes décoratives avec éclairage d'ambiance dans les portes avant), un pédalier et un repose-pied (à gauche) en acier inox brossé, des seuils de porte avec applications inox à l'avant et un éclairage d'ambiance intégré.

Sièges classiques désormais disponibles en alcantara. Autre élément important : les sièges sport et la sellerie caractéristiques. Les carreaux légendaires étaient présents dès la première GTI. Comme pour chaque nouvelle génération GTI, le tissu « Jacky » du modèle précédent (Golf GTI VI) a été entièrement repensé et rebaptisé « Clark ». Bien entendu, les carreaux sont toujours de mise. Ce qui est nouveau, c'est que les sièges sport au design « Clark » sont pour la première fois disponibles avec joues latérales et appuie-tête en alcantara. Les sièges et habillages de porte sont par ailleurs disponibles en version cuir « Vienna ». D'une manière générale, les sièges avant sont également réglables en hauteur et dotés d'un soutien lombaire à réglage manuel. Un réglage électrique pour le conducteur est également disponible en option. Les surpiqûres rouges au niveau des sièges offrent un contraste dynamique, tandis que le ciel de pavillon noir, comme toujours sur les GTI, souligne la touche sportive de l'habitacle.

Options supplémentaires

La Golf GTI peut par ailleurs être personnalisée en repoussant les limites à l'extrême.

Options (par ordre alphabétique) :

- › Affichage multifonctions « Plus ».
- › Airbags latéraux et prétensionneurs de ceinture à l'arrière.
- › Alarme antivol « Plus ».
- › Alerte de franchissement de ligne Lane Assist.
- › Caméra de recul Rear Assist.
- › Car-Net (transmission directe des informations en ligne à la Golf GTI, comprenant notamment la navigation avec recherche de destination particulière, service de cartographie Google-Earth™ et Google Street View™, informations routières en ligne.
- › Chauffage auxiliaire.
- › Commande vocale.
- › Contrôle dynamique de châssis DCC avec sélecteur de profil de conduite.
- › Dispositif d'attelage (pivotant).

- › Extincteur.
- › Fonction de navigation « Discover Media » pour Radio Composition Media.
- › Interfaces de téléphone portable « Comfort » et « Premium » et téléphone portable Nokia Asha 300.
- › MEDIA-IN avec câble adaptateur iPod/iPhone.
- › MEDIA-IN avec câble adaptateur iPod/iPhone et prise de chargement USB.
- › Pack d'assistance à la conduite (comprenant notamment ACC, Front-Assist, fonction de freinage d'urgence en ville, alarme antivol, Dynamic Light Assist, commutation automatique des feux de route, fonction d'arrêt du véhicule (DSG), limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique, phares dynamiques à éclairage directionnel, capteur de pluie, Lane Assist.
- › Pack « Éclairage et visibilité » (avec commutation automatique des feux de route, fonctions « Coming Home » et « Leaving Home », rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique et capteur de pluie).
- › Pack rétroviseurs (avec rétroviseurs extérieurs rabattables, éclairage de proximité et abaissement du rétroviseur extérieur côté passager).
- › Pare-brise chauffant sans fil et filtrant la lumière infrarouge.
- › Phares antibrouillard à technologie LED.

- › Pneus d'hiver 16" et 17".
- › Portes arrière (y compris lève-vitres électriques à l'arrière).
- › Protection proactive des occupants.
- › Radio « Composition Colour ».
- › Radio « Composition Media ».
- › Réception radio numérique DAB+.
- › Reconnaissance des panneaux de signalisation.
- › Réglage des feux de route Light Assist.
- › Réglage dynamique des feux de route Dynamic Light Assist.
- › Régulateur automatique de vitesse.
- › Régulateur de vitesse adaptatif ACC avec Front Assist et fonction de freinage d'urgence en ville.
- › Roues/pneumatiques 18" et 19".
- › Sélection du profil de conduite.
- › Sellerie cuir « Vienna ».
- › Siège conducteur à réglage électrique.
- › Système d'aide au stationnement Park Assist avec ParkPilot.
- › Système de navigation « Discover Pro ».

- › Système de verrouillage/démarrage sans clé Keyless Access.
- › Système audio DYNAUDIO Excite.
- › Toit ouvrant panoramique.
- › Vitres latérales et lunette arrière teintées et absorbant jusqu'à 65 % de la lumière.



Première GTI à fonction de freinage d'urgence en ville et sélecteur de profil de conduite

Les systèmes d'assistance innovants de la Golf GTI perfectionnent la sécurité

Nouvelle génération d'info-divertissement et nouveau système audio Dynaudio



Wolfsburg/Saint Tropez, avril 2013. La nouvelle Golf GTI est équipée de toute une multitude de systèmes d'assistance innovants et d'équipements tout confort disponibles de série ou en option. Ces nouvelles technologies effacent toutes les barrières de classe en termes de sécurité, de confort longue distance et d'info-divertissement. Parmi les systèmes d'assistance et d'équipement confort de la Golf GTI, on peut citer le freinage multicollision de série, la direction progressive également de série, le blocage de différentiel électronique perfectionné XDS+ de série, le système proactif de protection des occupants, le régulateur de vitesse adaptatif ACC plus Front Assist avec freinage d'urgence en ville intégré, l'alerte de franchissement de ligne Lane Assist, le détecteur de fatigue, la reconnaissance des panneaux de signalisation et la nouvelle génération d'aide au stationnement ParkAssis ainsi que les fonctions d'éclairage automatisées Light Assist et Dynamic Light Assist. Viennent s'ajouter à ces équipements d'autres technologies novatrices telles que le sélecteur de profil de conduite avec jusqu'à 5 programmes (« Eco », « Sport », « Normal » et « Individuel » ainsi que « Comfort » en combinaison avec DCC) et le frein de stationnement électronique, sans oublier une nouvelle génération de systèmes d'information et de divertissement. La Golf GTI Performance est par ailleurs dotée de série d'un blocage de différentiel avant.

Systèmes d'assistance : sécurité automatique

Détecteur de fatigue. Installé de série sur la Golf GTI, le détecteur de fatigue avertit le conducteur par un signal sonore de cinq secondes dès qu'il détecte une baisse de concentration et préconise une pause en affichant un message sur l'ordinateur de bord. Si le conducteur n'observe pas de pause durant les quinze minutes qui suivent, l'alerte est réitérée. Au début de chaque trajet, le système analyse notamment le comportement caractéristique du conducteur. En route, le détecteur analyse en permanence les signaux tels que l'angle de direction. Si le système relève un écart par rapport au comportement enregistré au début du trajet, il envoie un avertissement visuel et acoustique.

Freinage multicollision. Autre nouveauté technologique disponible de série sur la Golf GTI : le freinage multicollision, récompensé par le plus grand club automobile allemand ADAC comme innovation en matière de sécurité. Le freinage multicollision freine automatiquement le véhicule accidenté afin de réduire l'énergie cinétique résiduelle dans une mesure significative. Le déclenchement du freinage multicollision est basé sur la détection d'un impact primaire par les capteurs d'airbag. La décélération du véhicule par le freinage multicollision est limitée par l'appareil de commande ESP à 0,6 g maximum. Cette valeur correspond au niveau de décélération du système Front Assist, ce qui permet de garantir la maîtrise de la voiture par le conducteur en cas de freinage automatique.

Le freinage multicollision peut à tout moment être « repris en main » par le conducteur. Ainsi, si ce dernier appuie sur l'accélérateur, il sera immédiatement désactivé. Le système automatique est également mis hors fonction si le conducteur procède lui-même à un freinage d'urgence impliquant une décélération encore plus forte. Ce système d'assistance a été programmé pour freiner jusqu'à une vitesse résiduelle de 10 km/h. Cette vitesse est suffisante pour amener la voiture en lieu sûr après la manœuvre de freinage.

Système proactif de protection des occupants. Dès que le système proactif de protection des occupants détecte une situation potentiellement accidentogène (au travers, par exemple, d'un freinage à fond), les ceintures de sécurité du conducteur et du passager sont prétendues afin d'optimiser la protection apportée par le système d'airbags et de ceintures. En présence d'une situation extrêmement instable, telle qu'un violent survirage ou sous-virage avec intervention de l'ESP, les vitres latérales et le toit ouvrant panoramique sont presque entièrement fermés. En effet, dans ces conditions, les airbags de tête et les airbags latéraux peuvent en effet prendre appui contre les vitres et le toit pour déployer leur efficacité maximale.

Régulateur de vitesse adaptatif ACC. Le système utilise un capteur radar intégré à l'avant. Le conducteur peut programmer la vitesse souhaitée entre 30 et 160 km/h. L'ACC fonctionne avec boîte manuelle et une boîte DSG (boîte séquentielle à double embrayage). Sur les Golf GTI équipées d'une boîte DSG, ACC freine confortablement derrière un véhicule en cours d'arrêt jusqu'à s'immobiliser complètement. Après autorisation du conducteur, ACC redémarre automatiquement en association avec la boîte DSG. Le système ACC respecte la vitesse sélectionnée par le conducteur ainsi qu'une distance de sécurité définie. Il ralentit ou accélère automatiquement en conditions de trafic continu. Le comportement dynamique peut être varié en sélectionnant l'un des programmes de conduite ou un profil de conduite disponible en option.

Système de reconnaissance de l'environnement Front Assist. Front Assist utilise un capteur de radar intégré à l'avant pour surveiller en permanence la distance avec le véhicule qui précède. Front Assist soutient le conducteur dans les situations critiques en conditionnant le système de freinage et en sollicitant une réaction de la part du conducteur par un avertissement visuel et sonore puis par une impulsion de freinage. Si le conducteur freine trop faiblement, le système établit automatiquement la pression de freinage potentiellement requise pour éviter une collision. Si le conducteur n'intervient pas du tout sur la pédale de freinage, Front Assist ralentit le véhicule automatiquement pour donner

plus de temps au conducteur pour réagir. De cette manière, le conducteur peut dans l'idéal éviter une collision, ou tout au moins réduire la vitesse d'impact. De plus, le système assiste le conducteur en l'informant s'il roule trop près du véhicule précédent. Le freinage d'urgence en ville fait partie intégrante du système Front Assist.

Freinage d'urgence en ville. Proposé pour la première fois sur la Golf GTI, le freinage d'urgence en ville est une extension du système Front Assist qui surveille par capteur radar l'espace situé devant le véhicule. Ce système fonctionne dans une plage de vitesse de 0 à 30 km/h. Si un risque de collision avec un véhicule à l'arrêt ou circulant devant la Golf survient sans qu'il y ait réaction du conducteur, le circuit de freinage est préconditionné comme pour le système Front Assist. En cas de besoin, le freinage d'urgence en ville effectue automatiquement un freinage d'urgence afin d'atténuer la gravité de l'accident. D'autre part, le système fournit toute la puissance de freinage nécessaire si le conducteur n'appuie pas suffisamment sur la pédale de frein. La fonction de freinage d'urgence en ville peut, dans le meilleur des cas, éviter à la dernière seconde une collision avec le véhicule précédent.

Lane Assist. Fonctionnant à l'aide d'une caméra, cette alerte de franchissement de ligne intervient sur le volant et ajoute une fonction supplémentaire inaugurée sur la Golf GTI : le système de maintien actif

dans la file. Sur demande, le système aide le conducteur en continu à rester sur la voie, contribuant ainsi à améliorer le confort de conduite. Si nécessaire, Lane Assist peut même intervenir sur le volant et redresser la direction dès que le conducteur commence à s'écarter de la voie sans mettre son clignotant ou à rouler par-dessus les marquages de la chaussée.

Systemes confort : la technique associe l'utile à l'agréable

Direction progressive. La direction progressive célèbre ses débuts dans la nouvelle Golf GTI. Fournie de série sur chacune des deux versions de puissance, cette direction permet au conducteur de réduire l'amplitude des mouvements nécessaires pour braquer les roues dans un rayon donné. Les mains doivent donc changer moins souvent de position dans les lacets serrés. La direction progressive permet d'atteindre un braquage complet à 2,1 tours de volant (380°), contre 2,75 (500°) sur les Golf moins puissantes équipées d'une direction standard. En effet, les directions traditionnelles fonctionnent avec un rapport de démultiplication constant. La nouvelle direction de la Golf GTI, en revanche, utilise un rapport de démultiplication progressif qui facilite grandement l'effort de braquage pour changer de file ou se garer. Sur les routes de campagne sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur ressentira un supplément de dynamisme en raison de la démultiplication plus directe.

XDS+. Le blocage de différentiel XDS, installé pour la première fois dans la Golf VI, a été perfectionné pour la nouvelle Golf et rebaptisé XDS+. Techniquement, le blocage électronique de différentiel XDS+ est une fonction de conduite dynamique intégrée au correcteur de trajectoire électronique ESC. XDS+ élargit les fonctions XDS du modèle précédent à tous les comportements routiers sans freinage. Le nouveau système accroît l'agilité du véhicule et réduit l'angle de direction nécessaire grâce à des interventions ciblées sur les freins au niveau des roues intérieures des deux essieux. XDS+ agit par ailleurs sur toutes les coefficients de frottement de la route. La précision du comportement routier augmente même sur la neige. Les propriétés existantes du XDS, notamment la réduction considérable des sous-virages et la traction accrue, ont également été perfectionnées.

Blocage de différentiel avant. La Golf GTI Performance est équipée en exclusivité d'un nouveau blocage de différentiel avant régulé. Volkswagen est jusqu'à présent le seul fabricant à utiliser un blocage de différentiel à réglage électronique dans un modèle de série à traction avant. Le blocage de différentiel avant intégré à la Golf GTI Performance présente par rapport aux blocages exclusivement mécaniques un degré de blocage variable ainsi qu'une intégration complète aux fonctions ESC, EDS et XDS+, ce qui permet d'éviter toute influence négative sur la sensation et la précision de conduite comme celles provoquées par les blocages mécaniques. En matière de dynamisme de conduite, cela



signifie que le potentiel intégral et la performance maximale du blocage interroue sont exploités dans la mesure où le confort n'est en aucun cas compromis. (Pour toute information détaillée sur le fonctionnement du blocage de différentiel avant, consulter le chapitre « Châssis »).

Frein de stationnement électrique. Le levier de frein à main est remplacé sur la Golf GTI par un bouton de commande et par un commutateur Auto Hold sur la console centrale. Le frein de stationnement électrique présente de nombreux avantages : la suppression du levier de frein à main traditionnel libère de la place au niveau de la console centrale et le frein se desserre automatiquement au démarrage, ce qui facilite considérablement les démarrages en côte. Last but not least, la fonction Auto Hold empêche la GTI de rouler de manière incontrôlée lorsqu'elle est à l'arrêt en la stoppant automatiquement. Cela rend les phases d'attente (aux feux rouges par exemple) plus confortables dans la mesure où la pédale de frein ne doit plus nécessairement être constamment maintenue en position enfoncée.

DCC. La Golf GTI est équipée du contrôle dynamique de châssis DCC deuxième génération. DCC dispose des trois modes de conduite « Comfort », « Normal » et « Sport », désormais regroupés au sein de la fonction Sélection du profil de conduite et accessibles via l'écran tactile de la console centrale. La fonction DCC spécialement adaptée à la GTI permet d'utiliser le véhicule en mode « Normal », mais

aussi en mode « Comfort », lequel est plus orienté vers le confort mais néanmoins caractéristique de la GTI. Le mode « Sport », quant à lui, confère au véhicule un comportement routier particulièrement dynamique. En mode « Individuel », le mode DCC peut même être rattaché à d'autres caractéristiques de profil de conduite.

Volkswagen a perfectionné et peaufiné l'algorithme de régulation utilisé par le système DCC pour piloter les soupapes d'amortisseur et les caractéristiques de suspension. Le DCC utilise pour cela les signaux d'entrée des capteurs de débattement de roue et d'accélération ainsi que les informations de bus en provenance du système de multiplexage, la force d'amortissement optimale étant calculée et mise à disposition en fonction de la situation rencontrée. Les efforts d'amortissement sont par ailleurs réglés individuellement pour chacune des quatre roues.

Pour la première fois, la nouvelle génération du DCC permet de varier l'amortissement des contraintes et des pressions de manière entièrement indépendante y compris lors des manœuvres de dynamique transversale, ce qui représente un avantage considérable en matière d'optimisation du dynamisme de conduite. Les soupapes d'amortisseur ont été également modifiées pour améliorer encore davantage leur capacité de réponse.

Sélection du profil de conduite. Pour la première fois, la Golf GTI est dorénavant disponible avec une sélection du profil de conduite. Quatre profils de conduite sont disponibles au total (et même cinq avec la régulation adaptative du châssis DCC) : « Eco », « Sport », « Normal », « Individuel », ainsi que « Comfort » en association avec DCC. Le profil de conduite « Eco » régit la gestion moteur, la climatisation et plusieurs autres organes auxiliaires en fonction des impératifs d'optimisation de la consommation. D'autre part, dans ce mode, les voitures dotées d'une boîte à double embrayage (DSG) disposent d'une fonction croisière : si le conducteur relâche la pédale d'accélérateur, par exemple à l'approche d'un feu ou dans une pente légère, la DSG va se débrayer et le moteur tournera au ralenti. L'énergie cinétique de la Golf pourra ainsi être utilisée de manière optimale. En mode « Sport », en revanche, l'amortissement augmente, ce qui réduit encore davantage les mouvements de la carrosserie, et les réactions du moteur et les points de commutation de la boîte DSG sont encore plus dynamiques.

Réglage dynamique des feux de route Dynamic Light Assist. La caméra placée derrière le pare-brise permet d'analyser les voitures qui roulent devant la Golf dans les deux sens. Sur la base des données recueillies, les feux de route sont activés automatiquement à des vitesses supérieures à 60 km/h et restent allumés en permanence. Voici comment fonctionne Dynamic Light Assist : grâce à la caméra, les modules de feu de route des phares bi-xénon avec éclairage directionnel dynamique ne



sont atténués que dans les zones où le système détecte un possible éblouissement des autres usagers de la route. Cette fonction est mise en œuvre par un obturateur pivotant placé entre le réflecteur xénon et la lentille. Associé au pivotement latéral du module et à la commande séparée du phare gauche et du phare droit, cet obturateur permet de masquer partiellement la source lumineuse afin de ne pas éblouir le trafic arrivant en sens inverse.

Réglage des feux de route Light Assist. La Golf GTI dotée de phares sans éclairage directionnel dynamique peut être équipée du système Light Assist, la version de base de l'éclairage automatique. Light Assist analyse le trafic arrivant en sens contraire ou précédant le véhicule à l'aide de la caméra disposée dans le pare-brise et commande automatiquement l'allumage et l'extinction des feux de route à partir d'une vitesse de 60 km/h.

Reconnaissance des panneaux de signalisation. Sur la nouvelle Golf GTI, la reconnaissance des panneaux de signalisation est disponible en association avec un système de navigation, étant donné que les panneaux seront affichés en plus sur l'écran de la navigation active (carte et/ou pictogrammes). Si le système identifie des panneaux de limitation de vitesse ou d'interdiction de dépassement via la caméra intégrée au niveau du rétroviseur intérieur, il les affichera (jusqu'à trois) sur l'ordinateur de

bord central et sur l'écran du système de navigation. Incluant également les mentions complémentaires, il présente les panneaux par ordre logique : le panneau le plus pertinent (par ex. « 130 » km/h) passe avant un panneau à validité temporaire (par ex. « 80 » km/h « par temps de pluie »). Si le capteur de pluie enregistre des précipitations, le panneau de limitation portant la mention « par temps de pluie » devient pertinent et passe alors en première position.

Système d'aide au stationnement Park Assist. La toute nouvelle version du système d'aide au stationnement facilite non seulement le stationnement parallèle à la chaussée, mais aussi les manœuvres de stationnement arrière perpendiculairement à la chaussée. Park Assist 2.0 est désormais doté d'une fonction de freinage et de sortie de place. Le système s'active par simple pression sur une touche dans la console centrale et fonctionne jusqu'à une vitesse de 40 km/h. Le conducteur choisit de quel côté le véhicule doit être garé en actionnant le clignotant. Une fois que Park Assist a trouvé une place de stationnement suffisamment grande grâce aux capteurs à ultrasons (un espace de 40 cm à l'avant et à l'arrière est suffisant), la manœuvre de stationnement automatique peut commencer : il suffit pour cela d'engager la marche arrière et d'appuyer sur la pédale de frein ou d'accélérateur. La voiture se charge des manœuvres de stationnement en agissant sur le volant. Ce faisant, le conducteur est

informé par des signaux sonores et par des informations visuelles sur l'écran multifonctions. De plus, le système peut freiner le véhicule activement en cas de menace de collision.

Une régulation climatique plus intelligente. La climatisation Climatronic disponible de série sur la Golf GTI régule la température de l'habitacle de manière entièrement automatique avec 2 zones de température (séparées pour le conducteur et le passager avant). L'intensité de la climatisation peut être modulée à travers plusieurs profils (« Doux », « Moyen », « Intense »). La régulation automatique fonctionne à l'aide de différents capteurs, un capteur de soleil, un capteur de qualité d'air et un capteur d'humidité. Le capteur de soleil mesure l'intensité et la direction de l'ensoleillement. L'effet positif du pare-brise de confort climatique (optionnel) est pris en compte par la régulation. Grâce à l'analyse des informations livrées par le capteur de qualité de l'air, la Climatronic ferme le volet de recyclage de l'air ambiant dès que la teneur en oxyde d'azote et en monoxyde de carbone dans l'air dépasse un seuil défini.

Pare-brise de confort climatique. Le nouveau pare-brise de confort climatique de la Golf GTI réunit les avantages du chauffage conventionnel à fils et ceux du vitrage athermique. Les fils de chauffage ont été abandonnés, remplacés par une couche ultrafine à conductibilité électrique, pouvant être chauffée



au cœur de l'assemblage des couches de vitrage. Pendant l'hiver, cette fonction empêche le pare-brise de s'embuer et accélère le dégivrage. En été, ce nouveau pare-brise limite la montée en température dans l'habitacle dans la mesure où la fine couche réfléchit une grande partie des rayons du soleil. L'amélioration du confort climatique à bord se double d'un avantage pour l'environnement puisque la climatisation nécessite moins de puissance pour refroidir l'intérieur du véhicule. Parallèlement, la consommation de carburant diminue également.

Toit coulissant/entrebâillant panoramique. Le système de toit panoramique mis au point utilise un maximum de surface du toit. Il possède des fonctions de ventilation et d'ouverture optimales, n'altère pas la rigidité de la carrosserie de la Golf GTI et semble s'inscrire visuellement dans la continuité du pare-brise. La quantité de lumière entrant dans le véhicule en position fermée est supérieure de 33 pour cent à celle d'un toit coulissant/entrebâillant classique. Grâce au verre athermique teinté, 99 pour cent des rayons ultraviolets sont réfléchis, ainsi que 92 pour cent de la chaleur et 90 pour cent de la lumière.

Info-divertissement : écran tactile de série

Systèmes de radio et radionavigation. Volkswagen a entièrement repensé la nouvelle génération des systèmes de radio et radionavigation proposés sur la Golf GTI. Tous les systèmes sont désormais équipés d'un écran tactile de série. La nouvelle génération d'appareils existe en trois formats d'écran : 5 pouces, 5,8 pouces et 8 pouces. Volkswagen utilise pour la première fois des écrans dotés de capteurs de proximité (à partir du format 5,8 pouces). Dès que le conducteur ou le passager avant approche la main de l'écran tactile, le système passe automatiquement du mode affichage au mode commande. Le mode affichage se caractérise par une présentation limitée à l'essentiel. En mode commande, en revanche, les éléments activables via l'écran tactile sont mis en évidence pour rendre l'interface d'utilisation encore plus intuitive. D'autre part, les écrans disposent d'une fonction permettant de faire défiler les listes ou de consulter les couvertures de CD de la médiathèque par simple balayage des doigts.

Radio « Composition Touch » (5 pouces). Le système Composition Touch est installé de série à bord de la Golf GTI. L'écran tactile est entouré de trois touches de chaque côté, donnant accès aux menus ou aux fonctions « Radio », « Media », « Car », « Setup », « Sound » et « Mute ». Le système de radio comporte également un lecteur de cartes SD, une prise AUX-IN et deux boutons de réglage (marche/

arrêt, volume, silence, etc.). Dans cette configuration, le module de série comporte également une radio FM/AM, des haut-parleurs (à l'avant), une interface pour cartes SD et une prise AUX-IN.

Radio « Composition Colour » (5 pouces). Le modèle Composition Colour reprend les mêmes caractéristiques que le Composition Touch, auxquelles il ajoute un écran couleur, la radio FM/AM, des haut-parleurs avant/arrière et un lecteur de CD (compatible MP3). Le lecteur de CD (avec lecteur de cartes SD) est logé dans la boîte à gants.

Radio « Composition Media » (5,8 pouces). Le système de radio Composition Media est encore plus richement doté. Affichant une diagonale de 5,8 pouces, l'écran capacitif en couleur est couplé à un capteur de proximité intégré sous l'écran. Il peut également être commandé par gestes de balayage et de zoom, tels que ceux utilisés sur les smartphones modernes. L'écran tactile est entouré de quatre touches de chaque côté : en plus des fonctions proposées sur les systèmes 5 pouces, elles donnent accès, selon le niveau de finition, aux options de menu « Phone » et « Voice » (commande vocale). Le Radio Composition Media ajoute à l'équipement du modèle Colour un pré-équipement téléphone optionnel (Bluetooth) et une interface USB. Les interfaces USB et AUX-IN sont intégrées dans



un logement séparé sur la console centrale, devant le levier de vitesse. Ce logement permet également de ranger un téléphone portable.

Fonction navigation « Discover Media » (5,8 pouces). Le système radio Composition Media peut être complété par un module de navigation (Discover Media). L'équipement et les fonctions sont alors identiques à l'exception du système de navigation intégré avec cartes de l'Europe et deuxième lecteur de cartes SD. Le calculateur de navigation se trouve également dans la boîte à gants, avec le lecteur de CD et de cartes SD. La mise à jour gratuite des données de navigation en Europe pour trois ans est comprise dans le prix de tous les appareils intégrant le module de navigation.

Système de radionavigation « Discover Pro » (8 pouces). Le système de radionavigation haut de gamme équipé d'un écran tactile capacitif de 8 pouces est baptisé Discover Pro. Outre les fonctionnalités du modèle Discover Media, il inclut de série un lecteur DVD en remplacement du lecteur CD (audio et vidéo), la commande vocale élargie Premium (disponible en option comme version de base pour les modèles Composition Media et Discover Media), la navigation 3D et une mémoire flash de 64 Go. Un module de téléphonie UMTS est disponible en option. L'intégration de la base de données Compact Disc Database de Gracenote permet en plus de lire et de gérer les médias conformément aux dernières

évolutions de la technologie. Last but not least, Discover Pro peut être utilisé comme borne Wi-Fi d'accès à Internet pour les appareils mobiles compatibles (Smartphones ou tablettes).

Téléphone portable. Volkswagen propose pour la Golf GTI les deux interfaces de téléphone portable « Comfort » et « Premium » ainsi qu'un Smartphone intégré à kit mains libres (« Nokia Asha 300 »). Les interfaces de téléphone portable « Comfort » et « Premium » peuvent être commandées avec les systèmes audio et de navigation « Composition Media » (« Comfort » uniquement), « Discover Media » et « Discover Pro ». L'interface « Comfort » peut être raccordée à l'antenne extérieure via un nouveau support de chargement intégré à la console centrale. Elle est équipée d'une commande vocale et supporte l'intégration des contacts téléphoniques du carnet d'adresses à la liste des destinations du système de navigation. L'interface « Premium » renonce au raccordement à l'antenne extérieure via le support de chargement, mais elle est équipée d'un émetteur/récepteur GSM-/UMTS à lecteur de carte SIM et borne WiFi.

Car-Net. La fonction Car-Net est proposée sur la Golf GTI en combinaison avec le système de radionavigation Discover Pro et l'interface de téléphone portable « Premium ». Car-Net regroupe toute une gamme de nouveaux services mobiles en ligne. Cette fonction permet par exemple d'intégrer les

toutes dernières informations routières en ligne au système de navigation dynamique et d'incorporer de programmer la navigation de manière à qu'elle tienne compte de points d'intérêt (POI) en ligne. Grâce à Google Street View, il est par ailleurs possible d'intégrer des panoramas 360° à la perspective de rue de l'écran ou encore d'afficher grâce au service de cartographie Google-Earth™ une représentation photo-réaliste de la carte à l'écran sur la base des cartes satellites (Google Maps).

Système audio Dynaudio Excite. Un nouveau système audio du spécialiste danois Dynaudio a été conçu spécialement pour la Golf et par conséquent aussi pour la GTI. Grâce à huit haut-parleurs haut de gamme complétés par un caisson de graves, à un amplificateur numérique DSP 10 canaux et à une puissance totale de 400 Watt, la GTI est une véritable salle de concert roulante. Quatre caractéristiques audio adaptées à l'habitacle de la Golf (« Authentic », « Dynamic », « Soft » et « Speech ») et quatre options d'écoute (« Conducteur », « Passager », « Tous occupants » et « Occupants arrière ») permettent de procéder à des réglages individuels du système.



Les principaux aspects par ordre alphabétique

BOÎTE AUTOMATIQUE :

- › boîte DSG 6 vitesses.

BOÎTE DE VITESSES DE SÉRIE :

- › boîte DSG 6 vitesses.

CARACTÈRE :

- › L'original !

CHÂSSIS :

- › Essieu à jambe de suspension McPherson à l'avant.
- › Essieu modulaire Performance à l'arrière.
- › Direction progressive.

COFFRE :

- › de 380 l à 1 270 l.

COULEURS (SÉLECTION) :

- › Couleurs de série : « Rouge tornade », « Noir », « Pure White ».
- › Couleurs disponibles en option : « Carbon Steel Grey Metallic », « Reflex Silber Metallic », « Tungsten Silver Metallic », « Limestone Grey Metallic », « Night Blue Metallic », « Deep Black nacré » et « Blanc Oryx nacré ».

CX :

- › 0,318.

DIAMÈTRE DE BRAQUAGE :

- › 10,9 m.

DIMENSIONS :

- › Longueur : 4 268 mm.
- › Largeur : 1 799 mm sans rétroviseurs, 2 027 mm avec rétroviseurs.
- › Hauteur : 1 442 mm.
- › Empattement : 2 631 mm.

INFO-DIVERTISSEMENT :

- › Radio de série « Composition Touch » (écran 5 pouces).
- › Radio « Composition Colour » (écran 5 pouces).
- › Radio « Composition Media » (écran 5,8 pouces).
- › Radio « Composition Media » avec fonction de navigation « Discover Media » (écran 5,8 pouces).
- › Système de radionavigation « Discover Pro » (écran 8 pouces).
- › Système audio Dynaudio.
- › Car-Net (services en ligne).

JANTES :

- › Jantes de série en alliage léger 17" (« Brooklyn »).
- › Jantes en option : jantes en alliage léger 18" (« Austin ») et 19" (« Santiago »).

LANCEMENT SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN :

- › mai 2013.

MOTEURS ESSENCE :

- › 2.0 TSI 220 ch (162 kW).
- › 2.0 TSI 230 ch (169 kW).

RÉSERVOIR :

- › 50 litres ; autonomie théorique : jusqu'à 833 km.

SITE DE PRODUCTION :

- › Usine de Wolfsburg.

TARIFS (ALLEMAGNE) :

- › Golf GTI (220 ch) à partir de 28 350 euros.
- › Golf GTI (230 ch) à partir de 29 475 euros.

SYSTÈMES DE CONTRÔLE DYNAMIQUE ET D'AIDE À LA CONDUITE :

- › Electronic Stability Control (ESC) avec ABS, assistance de freinage d'urgence, régulation d'antipatinage à la traction, blocage électronique de différentiel XDS+, régulation du couple d'inertie du moteur, assistance de contre-braquage et stabilisateur de remorque (de série).
- › ESC Sport (mode ESC par exemple sur circuit).
- › Détecteur de fatigue (de série).
- › Freinage multi-collision (de série).
- › Direction progressive (de série).
- › ParkPilot (de série).
- › Affichage de la pression des pneumatiques (de série).

- › Blocage de différentiel avant (de série sur la GTI Performance).
- › Contrôle dynamique du châssis DCC.
- › Régulateur de vitesse adaptatif ACC plus système de reconnaissance de l'environnement Front Assist avec freinage d'urgence en ville.
- › Réglage dynamique des feux de route Dynamic Light Assist.
- › Sélection du profil de conduite.
- › Réglage des feux de route Light Assist.
- › Régulateur de vitesse (Cruise Control).
- › Système d'aide au stationnement Park Assist.
- › Système proactif de protection des occupants.
- › Rear Assist.
- › Alerte de franchissement de ligne Lane Assist.
- › Reconnaissance des panneaux de signalisation.

TRANSMISSION :

- › roues avant motrices.



Golf GTI		162 kW (220 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI BMT
Cylindrée effective	cm ³	1 984
Soupapes par cylindre/entraînement		4, à angle/indirect, par culbuteurs à galet
Conditionnement du mélange		injection directe d'essence
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à gaz d'échappement/pression de suralimentation
Puissance	kW (ch) à 1/min	162 (220) 4 500 - 6 200
Couple maximum	Nm à 1/min	350/1 500 - 4 400
Performances (avec poids à vide + 200 kg)		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,0 / 6,5
Vitesse de pointe	km/h	246
Consommation selon (99/100/UE)		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	6,0
Emissions (CO ₂)	g/km	139
Label de rendement		C
Catégorie de polluant		Euro 6
Transmission		
Bête de vitesses		BV mécanique 6 vitesses

Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 268/1 799/1 442
Empattement	mm	2 631
Voie AV/AR	mm	1 538/1 516
Coffre à bagages		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839/1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	380 / 1 270
Poids		
Poids à vide (UE, avec conducteur de 75 kg)	kg	1 351
Poids total autorisé	kg	1 820
Charge utile	kg	544
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 000 / 870
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné/non freiné	kg	1 600/670
Capacités		
Réservoir à carburant	l	50

Golf GTI		162 kW (220 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI BMT
Cylindrée effective	cm ³	1 984
Soupapes par cylindre/entraînement		4, à angle/indirect, par culbuteurs à galet
Conditionnement du mélange		injection directe d'essence
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à gaz d'échappement/pression de suralimentation
Puissance	kW (ch) à 1/min	162 (220) 4 500 - 6 200
Couple maximum	Nm à 1/min	350/1 500 - 4 400
Performances (avec poids à vide + 200 kg)		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,0 / 6,5
Vitesse de pointe	km/h	244
Consommation selon (99/100/UE)		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	6,4
Emissions (CO ₂)	g/km	148
Label de rendement		D
Catégorie de polluant		Euro 6
Transmission		
Bête de vitesses		boîte mécanique six vit. à double embrayage (DSG)

Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 268/1 799/1 442
Empattement	mm	2 631
Voie AV/AR	mm	1 538/1 516
Coffre à bagages		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839/1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	380 / 1 270
Poids		
Poids à vide (UE, avec conducteur de 75 kg)	kg	1 370
Poids total autorisé	kg	1 840
Charge utile	kg	545
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 020 / 870
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné/non freiné	kg	1 600/680
Capacités		
Réservoir à carburant	l	50

Golf GTI "Performance"		169 kW (230 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI BMT
Cylindrée effective	cm ³	1 984
Soupapes par cylindre/entraînement		4, à angle/indirect, par culbuteurs à galet
Conditionnement du mélange		injection directe d'essence
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à gaz d'échappement/pression de suralimentation
Puissance	kW (ch) à 1/min	169 (230) 4 700 - 6 200
Couple maximum	Nm à 1/min	350/1 500 - 4 600
Performances (avec poids à vide + 200 kg)		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,0 / 6,4
Vitesse de pointe	km/h	250
Consommation selon (99/100/UE)		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	6,0
Emissions (CO ₂)	g/km	139
Label de rendement		C
Catégorie de polluant		Euro 6
Transmission		
Bête de vitesses		BV mécanique 6 vitesses

Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 268/1 799/1 442
Empattement	mm	2 631
Voie AV/AR	mm	1 538/1 516
Coffre à bagages		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839/1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	380 / 1 270
Poids		
Poids à vide (UE, avec conducteur de 75 kg)	kg	1 382
Poids total autorisé	kg	1 850
Charge utile	kg	543
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 020 / 880
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné/non freiné	kg	1 600/690
Capacités		
Réservoir à carburant	l	50

Golf GTI "Performance"		169 kW (230 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI BMT
Cylindrée effective	cm ³	1 984
Soupapes par cylindre/entraînement		4, à angle/indirect, par culbuteurs à galet
Conditionnement du mélange		injection directe d'essence
Suralimentation/Type/pression		turbocompresseur à gaz d'échappement/pression de suralimentation
Puissance	kW (ch) à 1/min	169 (230) 4 700 - 6 200
Couple maximum	Nm à 1/min	350/1 500 - 4 600
Performances (avec poids à vide + 200 kg)		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,0 / 6,4
Vitesse de pointe	km/h	248
Consommation selon (99/100/UE)		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	6,4
Emissions (CO ₂)	g/km	149
Label de rendement		D
Catégorie de polluant		Euro 6
Transmission		
Bête de vitesses		boîte mécanique six vit. à double embrayage (DSG)

Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 268/1 799/1 442
Empattement	mm	2 631
Voie AV/AR	mm	1 538/1 516
Coffre à bagages		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839/1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	380 / 1 270
Poids		
Poids à vide (UE, avec conducteur de 75 kg)	kg	1 402
Poids total autorisé	kg	1 870
Charge utile	kg	543
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 040 / 880
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné/non freiné	kg	1 600/700
Capacités		
Réservoir à carburant	l	50

PICTURE CREDITS

WWW.PHOTOCASE.DE: Page 02: Thomas Ruppel / Page 56: owik2 / Page 94: fraeva / Page 106: suze /
Page 118: Alexandra Falken

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg

