

# GTI

## Présentation internationale sur route – Saint-Tropez 2009

Remarque :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur Internet à l'adresse suivante: [volkswagen-media-services.com](http://volkswagen-media-services.com) Identifiant utilisateur : GTI; code : GENERATION-VI.

Toutes les données et équipements évoqués dans ce communiqué de presse valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays. Sous réserve de modifications et d'erreurs.

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

## Icône de la sportive grand public

### **Golf GTI – Réédition d'un best-seller vendu à 1,7 million d'exemplaires**

#### **Hans-Joachim Stuck a supervisé les réglages de la nouvelle GTI**

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. Trente ans qu'il ne s'était pas assis au volant d'une Golf GTI première génération. « Strietzel », alias Hans-Joachim Stuck, baisse la vitre et s'exclame : « Soyons honnêtes, y avait-il un autre choix possible en 1976 ? Ceux qui pouvaient rouler en 911 vivaient un rêve extraordinaire. Et d'un seul coup, la GTI ouvrait ce rêve à tous les autres. À un tout autre niveau, bien entendu, mais à portée de toutes les bourses. C'était déjà génial à l'époque et ça l'est resté aujourd'hui. La nouvelle GTI en est la meilleure preuve. » Pilote de renommée internationale, Stuck travaille en partenariat étroit avec Volkswagen AG, comme pilote et représentant du sport de compétition, mais aussi comme expert en réglage de châssis et de motorisation dans le cadre du développement automobile. La nouvelle Golf GTI a bénéficié elle aussi de son expertise, ajoutée à celle des spécialistes de l'équipe « Hackenberg ». Cette coopération l'a conduit notamment sur le Nürburgring où il a couru au volant du Scirocco aux 24 heures 2008, en équipe avec Ulrich Hackenberg, Membre du Directoire en charge du Développement.

Volkswagen se sent un peu chez lui sur la boucle Nord du Nürburgring, et ce depuis toujours. Il en va de même pour la GTI. Avant même d'être disponible à la vente, elle évoluait dès 1975 sous les regards de milliers de spectateurs réunis dans l'« enfer vert ». Elle remplissait alors la fonction de *pace car* sous la forme d'un prototype doté d'un carburateur double corps en lieu et place d'une injection électronique. Le reste est de l'histoire. De l'histoire automobile. « Très à l'aise dans les hauts régimes, le moteur 110 ch de la GTI fut un bonheur dès le premier jour, se souvient Stuck. Un bonheur resté

sans équivalent à ce jour. C'est pourquoi la première GTI a marqué à jamais les esprits. »

Le mythe GTI est revenu plus que jamais en force en 2004 avec l'arrivée de la cinquième Golf GTI. Entre le lancement de la toute première GTI et les derniers exemplaires de la cinquième génération, plus d'un million sept cent mille acheteurs ont fait de la GTI un best-seller international. La GTI nous revient aujourd'hui dans la sixième génération, plus souveraine que jamais. Une GTI dont le châssis redéfinit totalement la notion de motricité, notamment en virages, grâce au blocage électronique de différentiel inter-roues de série (XDS). Animée par un moteur turbo de 210 ch (155 kW), cette GTI peut atteindre 240 km/h et procure encore plus de plaisir, tout en ne consommant que 7,3 l de super sans plomb (soit 0,7 l/100 km de moins que la génération précédente). La version 2009 affiche une dynamique bien audible, en héritant d'un générateur de son et d'une ligne d'échappement de conception nouvelle (avec deux sorties d'échappement rejetées aux extrémités gauche et droite). En résumé, cette GTI sixième du nom propulse la légende GTI dans l'ère moderne.

La nouvelle GTI sera lancée ces jours-ci sur le marché allemand et atteindra le marché européen après Pâques. L'Amérique du Nord et l'Asie suivront à la fin de l'été. La légende GTI est devenue depuis longtemps un phénomène mondial.

À 58 ans, Hans-Joachim Stuck est bien plus que la figure de proue du sport automobile chez Volkswagen et davantage qu'un expert à l'affût des moindres failles. Strietzel, ainsi surnommé par ses amis en référence au nom que lui avait donné sa marraine dès son plus jeune âge, est un fan de la première heure. « Il y a toujours eu une GTI dans la famille, depuis la première jusqu'à la sixième génération. Sans exception aucune, y compris les éditions Pirelli. Même quand j'étais sous contrat chez BMW, j'utilisais de préférence la GTI pour me rendre au Nürburgring. C'était aussi en GTI que j'épatais les conducteurs de Porsche 911 sur la boucle Nord. Même ma femme roulait en GTI quand je l'ai connue. »

## **Le moteur de la GTI**

La fascination qu'exerce la Golf GTI sur Stuck émane en premier lieu du moteur et la sixième génération ne déroge pas à la règle : « Heureusement que la nouvelle GTI dispose à nouveau d'un turbo, comme sa devancière, c'est un point capital. Ce moteur high-tech suralimenté est parfaitement dans l'air du temps. Plus économe qu'un moteur de grand volume, il est tout aussi sportif grâce à son turbocompresseur. » Une tradition bien ancrée dans l'histoire de la Golf GTI puisqu'elle embarquait dès la deuxième génération un quatre-cylindres suralimenté sous le nom de code G60 (160 ch/118 kW). Deux générations plus tard, la « Golf GTI 132 kW » ouvrit une ère nouvelle pour les moteurs GTI suralimentés, avec une technologie désormais mature. La version 180 ch (132 kW) fut présentée en 2001 dans une édition limitée à 3 000 exemplaires à l'occasion du 25<sup>e</sup> anniversaire de la GTI. Elle remplaçait un turbo 150 ch déjà existant, à qui il manquait toutefois le mordant et la vivacité du modèle spécial anniversaire. Le lancement de la cinquième Golf GTI inaugura un turbo quatre cylindres de 200 ch (147 kW) entièrement repensé. Ensuite, Volkswagen célébra le 30<sup>e</sup> anniversaire de la GTI en offrant à la Golf GTI Edition 30 un moteur turbo de 230 ch (169 kW). Ce nouveau moteur fit merveille un peu plus tard à bord de la deuxième GTI Pirelli.

Avec une puissance de 210 ch (155 kW), le TSI de la nouvelle Golf GTI se positionne entre la dernière GTI de série et l'édition du 30<sup>e</sup> anniversaire. Même si l'analyse des caractéristiques de puissance et de cylindrée incite à y voir une évolution du moteur 200 ch, il s'agit bien d'un tout nouveau groupe propulseur de la génération « EA888 », reprenant la base technique de la version 230 ch.

Le TSI implanté dans la GTI sixième génération est issu de la deuxième phase de développement de ces moteurs à l'agilité extrême. Optimisé en vue d'un montage transversal, le groupe propulseur de la nouvelle GTI se distingue en plusieurs points de la première phase du « EA888 », notamment par ses pistons et segments modifiés, de même que par l'adoption d'une pompe à huile réglée et par le

renouvellement de la pompe à vide, de la pompe à carburant haute pression et du débitmètre massique d'air. Associé à la Golf la plus puissante actuellement sur le marché, le moteur répond aux exigences de la norme Euro V sur les gaz d'échappement.

### **Les performances de la GTI**

Et le résultat se voit. En matière d'émissions et de consommation, le nouveau moteur 210 ch surclasse les deux GTI quatre cylindres précédentes de 200 et 230 ch. Plus précisément, le TSI de 1984 cm<sup>3</sup> de la nouvelle GTI se contente en moyenne de 7,3 l de carburant aux 100 km. Pour rappel, la GTI 200 ch consommait 8,0 l et la GTI 230 ch 8,2 l. On obtient donc une autonomie théorique d'environ 750 km entre deux arrêts à la pompe pour la GTI sixième génération.

Le nouveau moteur témoigne également des efforts consentis sur le terrain des émissions de CO<sub>2</sub> avec un taux de 170 g/km. « La nouvelle GTI est aussi convaincante comme voiture de fonction durant la semaine que comme prédatrice le week-end sur la piste du Nürburgring », s'enthousiasme Hans-Joachim Stuck. On notera au passage qu'avec une puissance de 110 ch (81 kW) et une vitesse de pointe de 182 km/h, la première Golf GTI était l'une des rares voitures à réussir ce tour de force dès 1976.

De toute évidence, la nouvelle GTI repousse toutes les limites en matière de dynamique, l'argument numéro un aux yeux des acheteurs après la silhouette. Le moteur développe un couple maximum de 280 Nm dès 1 700 tr/min, disponible à niveau constant jusqu'à 5 200 tr/min (formant ainsi le plateau idéal d'une courbe de couple qui n'en est plus vraiment une). « Dans la pratique, rappelle Stuck, cela se traduit par une souveraineté et une puissance disponible dans toutes les situations. » La puissance maximale du moteur quatre soupapes affichant un rapport de compression de 9,6:1 peut être exploitée dans une plage de 5 300 à 6 200 tr/min.

La propulsion s'en ressent très nettement. La nouvelle Golf GTI passe de 0 à 100 km/h en seulement 6,9 s et de 0 à 1 000 m départ

arrêté en 27,3 s. L'élasticité du moteur est tout aussi impressionnante puisque la Volkswagen passe de 80 à 120 km/h en seulement 7,5 s en cinquième vitesse et 9,5 s en sixième vitesse. Ce n'est qu'à 240 km/h que la résistance de l'air ( $c_w = 0,324$ ) et la puissance se neutralisent. À cette vitesse de pointe, le compte-tours affiche un régime de 5 900 tr/min.

Comme sa devancière, la nouvelle GTI pourra embarquer en option une boîte DSG 6 vitesses à double embrayage en lieu et place de la boîte mécanique 6 vitesses de base (incluant de série un système d'incitation à monter les rapports façon BlueMotion). Dans ce cas, la Golf atteint une vitesse maximale de 238 km/h (à 5 920 tr/min.). Comme la GTI à boîte manuelle, la version DSG effectue le 0-100 km/h en 6,9 s. À hauteur de 7,4 l (173 g/km CO<sub>2</sub>), la consommation moyenne égale presque les bons résultats de la version manuelle (7,3 l).

Pourtant, les chiffres ne suffisent pas à cerner la réalité instaurée par la boîte à double embrayage. « La DSG est incroyablement rapide et précise, souligne Stuck. Et comme la Golf GTI version DSG propose un double débrayage automatique au rétrogradage, les conducteurs à la fibre sportive en ont pour leur adrénaline. Il est d'ailleurs intéressant de noter que dès la première GTI, la pédalerie a été conçue pour permettre aux conducteurs avertis d'utiliser la technique du double débrayage. » Selon les prévisions, trente pour cent des clients GTI devraient commander la petite sportive de Volkswagen avec l'option DSG.

### **Le son de la GTI**

Le moteur et la ligne d'échappement de la nouvelle Golf GTI se mettent en scène en arborant une sonorité typique. Une sonorité au timbre extrêmement sportive, sans pour autant laisser sur les longues distances. Entièrement revu, le système d'échappement de la GTI régule le niveau sonore développé à l'extérieur. Seules deux sorties d'échappement chromées sont visibles, intégrées aux extrémités

gauche et droite du diffuseur noir. À l'intérieur, la sonorité typique du GTI est générée par un système d'échappement complexe. En parallèle, le poids et la contre-pression de l'ensemble de la ligne ont été réduits, au bénéfice des performances et de la consommation. Au-delà, un générateur de son veille à ce que le timbre du moteur arrive parfaitement « mixé » dans l'habitacle.

### **Le châssis de la GTI**

La notion de « situation limite » intervient dès lorsqu'il s'agit de sonder les réserves de sécurité d'un châssis. Il faut tout le talent d'un Hans-Joachim Stuck au volant pour explorer les limites repoussées par la nouvelle Golf GTI. Et il suffit à l'ex-champion de Formule 1 et champion mondial d'endurance de quelques tours sur les circuits d'Hockenheim et du Nürburgring et de quelques kilomètres sur les courbes sinueuses des Alpes au-dessus de la ville de Nice pour pouvoir expliquer avec force détails pourquoi la Golf GTI évolue au niveau de voitures de sport bien plus coûteuses et comment – c'est là tout l'intérêt – elle réussit à fasciner les conducteurs des dites voitures de sport.

« On est immédiatement conquis par la précision avec laquelle la GTI obéit aux commandes de direction. Cette précision influe directement sur la qualité de la conduite. S'agissant du châssis, on remarque que cette voiture de série n'accuse presque pas de roulis. Cette quasi-absence de tangage et de roulis se traduit par un comportement routier très sûr. Sportive dans l'âme, la GTI n'en est pas moins remarquablement confortable. Avec le système d'amortissement piloté DCC, la GTI réalise une synthèse idéale entre confort élevé et maniabilité. Je connais beaucoup de voitures sportives qui sont tout simplement trop dures. Celle-ci est toujours dans la pondération, il faut bien le reconnaître. »

La Golf GTI sixième génération est dotée d'un châssis sport, abaissé de 22 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière. Les ressorts et les amortisseurs ont bénéficié de nouveaux réglages, tout comme le

stabilisateur. À l'avant, on retrouve l'essieu à jambe de suspension bien connu, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. À l'arrière, l'essieu multibras innovant évite à l'ESP de s'actionner trop souvent. Le système de freinage affiche également une extrême solidité. De l'extérieur, on remarquera les étriers de frein en rouge.

### **Plus sportive et plus sûre grâce au XDS**

La nouvelle GTI inaugure le différentiel autobloquant électronique XDS, inédit sur une Volkswagen. Ce système améliore de façon significative les qualités de traction et de maniabilité. Techniquement, le XDS est une extension fonctionnelle du blocage de différentiel électronique EDS intégré à l'ESP.

Dès que le système électronique intelligent détecte un délestage excessif de la roue à l'intérieur du virage sur l'essieu moteur, le système hydraulique ESP met la pression de freinage sur cette roue en vue de rétablir une traction optimum. Le système XDS agit ainsi comme un différentiel autobloquant permettant de rattraper le sous-virage caractéristique des tractions dans les virages rapides.

Résultat : le comportement routier gagne considérablement en précision et en neutralité, au point d'évoquer les qualités de maniabilité d'une transmission intégrale. « Le XDS confère à la GTI une stabilité directionnelle inouïe au-delà des réglages de base déjà excellents, explique Hans-Joachim Stuck. Et l'agrément de conduite n'en est que plus relevé dans la mesure où le sous-virage est réduit. D'autant plus que le style de conduite adopté dépendra largement du niveau d'expertise du conducteur. Pour l'utilisateur normal, le XDS est certainement un équipement de sécurité très important puisqu'il le met à l'abri des mauvaises surprises en rétablissant le véhicule dans sa trajectoire. »



### **Le système DCC allie dynamisme et confort**

Le contrôle dynamique du châssis DCC évoqué par Strietzel est disponible en option pour la nouvelle GTI. Il réagit en permanence à la chaussée et à la situation de conduite, modifiant ainsi les caractéristiques de suspension. Le conducteur en ressent directement les effets grâce à des progrès notables en matière de confort et de dynamique. Durant toutes les phases d'accélération, de freinage et de direction, la suspension est durcie en une fraction de seconde afin de satisfaire au mieux aux exigences de dynamique mais aussi, comme l'a expliqué Stuck, de réduire les oscillations en longueur et en largeur.

Pour que le conducteur puisse régler le comportement du système sur son envie du moment, le DCC de la Golf GTI propose, en plus du programme « Normal » incluant des réglages moyens, les modes « Sport » et « Comfort ». Ils s'activent via une touche située au-dessus de la coulisse du levier de vitesses. En mode « Sport », la direction assistée est également adaptée aux réglages plus dynamiques.

### **ACC : la sécurité en vitesse de croisière**

À partir de la fin de l'été 2009, un régulateur de vitesse adaptatif ACC (Adaptive Cruise Control) sera proposé pour la première fois sur une Golf GTI. Une fois l'ACC activé, le système freine et accélère la GTI automatiquement dans une plage de vitesse de 30 à 210 km/h. Le dispositif ACC apporte surtout un gain appréciable de confort et de sécurité à vitesse stabilisée, comme sur l'autoroute.

La régulation intelligente de la distance est obtenue grâce à un capteur laser placé au-dessus du rétroviseur intérieur. Ce capteur calcule en permanence la distance avec le véhicule précédent ainsi que sa vitesse à l'aide de cinq rayons laser. Le système fonctionne même en virage et se pilote via un levier de commande fixé sur la colonne de direction. Attention, dès que le système ACC atteint ses

limites, le conducteur est invité à reprendre la main via un signal d'avertissement visuel et acoustique.

### **Park Assist 2<sup>e</sup> génération**

La nouvelle Golf GTI intègre une autre technologie high-tech : le système d'aide au stationnement Park Assist, disponible en option et arrivant ici dans sa deuxième génération. Ce système automatise quasiment les manœuvres de créneau parallèlement à la chaussée. Il suffit au conducteur d'actionner les pédales d'accélérateur, de frein et d'embrayage (dans la version à boîte manuelle) pour que la GTI s'engage dans la place, mesurée auparavant à l'aide de ses capteurs. Si, jusqu'à présent, la longueur de la place devait dépasser de plus de 1,4 m la longueur de la voiture, il suffit maintenant de 1,1 m. Le système Park Assist permet désormais également d'effectuer les créneaux en plusieurs manœuvres. Il se désactive dès que le conducteur intervient sur la direction. Disponible en option, ce dispositif fait partie d'un pack intégrant le système d'aide au stationnement ParkPilot (à l'avant et à l'arrière) et l'aide au démarrage en côte.

### **Les phares bi-xénon directionnels**

Volkswagen propose la Golf GTI avec un équipement optionnel de phares bi-xénon directionnels de conception entièrement nouvelle. Les phares principaux peuvent alors pivoter de treize degrés vers l'extérieur et de sept degrés vers l'intérieur en fonction du rayon de braquage. Le design des phares fait écho au caractère sportif de la GTI. Les doubles modules intérieurs (xénon à l'extérieur, feu de position/clignotants à l'intérieur) présentent un capuchon en chrome à l'esthétique magistrale. Livrés de série, les phares antibrouillard de forme verticale sont disposés à l'extrémité du bouclier avant et arborent un look typé GTI.

## **L'habitacle de la GTI**

Si la perfection existe en matière d'ergonomie, c'est à bord de la nouvelle GTI qu'il faut la chercher. « On retrouve ici tout ce qui fait la caractéristique d'une berline de luxe en matière d'ambiance, observe Stuck. Et pourtant, l'esprit sportif est bien là, sans concessions. À commencer par les sièges, qui offrent un confort exemplaire sur trajets longs et sont parfaitement indiqués pour une compétition de 24 heures. La GTI est une merveille de confort et d'ergonomie. Tu peux tout régler au niveau du siège, mais tu n'es pas obligé. Il suffit de monter à bord, d'avancer ou de reculer son siège et c'est bon. On s'assoit. Et tout est en place. » Chapeau !

La Golf GTI est livrée de série avec des sièges sport arborant, comme à l'origine, un tissu à carreaux (« Jacky »). Des sièges cuir sont disponibles en option (« Vienna »). Le soutien lombaire intégré aux sièges se met en position à l'aide d'un levier disposé sur le côté. Au chapitre de la sécurité, on notera la présence d'appuie-tête actifs WOKS. Ces appuie-tête permettent de prévenir l'entorse bénigne du rachis en cas d'accident. Ils arborent le sigle GTI sur le tissu.

Cette nouvelle Golf est évidemment dotée d'un pédalier avec embouts en acier brossé, d'un levier de vitesses d'aspect aluminium typé GTI et d'un volant cuir à méplat et emblème GTI. Évidemment, le volant, le gainage du levier de vitesses et le levier de frein à main en cuir arborent des surpiqûres rouges et la garniture de pavillon est habillée de noir, tout comme les habillages des montants de toit. Évidemment. Parce que cette Golf est une GTI. Les éléments décoratifs « Black Stripe » ornant les portières et le tableau de bord se présentent sous la forme d'applications noires et brillantes à l'aspect métallique. Cultivant le raffinement dans les revêtements et les fonctionnalités, l'habitacle de la GTI efface toutes les barrières de classe tant du point de vue de l'esthétique que du toucher. L'élégance et l'utilisation des matières, mais aussi les détails tels que les applications chromées en mat satiné ou les cadrans luxueux donnent l'impression d'être installé dans un véhicule du segment supérieur, voire dans une voiture de sport beaucoup plus chère. Contrairement à

la plupart des sportives, la Golf GTI offre un maximum d'habitabilité pour cinq personnes. Enfin, grâce à un coffre dont le volume utile évolue entre 350 et 1 305 l, les conducteurs de GTI pourront faire face aux vicissitudes du quotidien.

## **Un design en hommage à la GTI 1<sup>re</sup> génération**

**Le style de la GTI nouvelle génération emprunte à la légende du sport automobile**

**La nouvelle GTI fait écho à la première génération de l'icône des voitures de sport**

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. La nouvelle Golf GTI a été conçue sous la responsabilité de Walter de Silva (chef du service design du consortium), Klaus Bischoff (responsable en chef du design de la marque) et Marc Lichte (responsable en chef du design automobile). Et ce qu'ont ici réalisé ensemble de Silva, Bischoff et Lichte, devrait rendre tous les honneurs à la première GTI. « Notre intention était de donner un design clair et pertinent à la GTI, une voiture puissante, mais qui n'en a pas moins de style », précise M. Walter de Silva. Et M. Klaus Bischoff ajoute que « l'objectif était d'assurer davantage de continuité avec le caractère de la première GTI ». Propos complété par M. Marc Lichte affirmant de son côté qu'« il était également prévu dès le départ que la nouvelle GTI serait, contrairement aux habitudes de ce segment, d'un seul bloc, sauf le spoiler arrière qui joue un rôle important pour l'aérodynamisme ».

### **L'avant large et puissant de la GTI**

La première génération de la GTI se distinguait déjà par un positionnement conséquent à l'horizontale de la calandre et des phares. La bordure rouge de la grille demeure légendaire. Or, ces éléments rendaient la première GTI, optiquement parlant, plus large qu'elle ne l'était. Fondamentalement, la première GTI et les versions moins puissantes de la Golf partageaient le même design, alors que la génération V de la GTI visait délibérément à se distinguer de ses contreparties moins performantes. Pour cette raison, l'équipe autour de Lichte opta, il y a plus de cinq ans, pour la grille en V de couleur noire brillante. Depuis, même un enfant sait reconnaître une GTI. Y compris la dernière génération, qui fusionne ces éléments de style

empruntés aux deux GTI de référence. La contribution de la GTI V tient en des détails typiques tels que la grille du radiateur de forme radiale et le capot en V qui se prolonge jusqu'aux phares. En revanche, leur position nettement horizontale est héritée de la GTI I.

Les pare-chocs ainsi que la grille de calandre et l'intérieur des phares sont de conception nouvelle. La grille en V de couleur noire brillante à l'extérieur a repris sa forme aplatie ; elle est bordée en haut et en bas d'un cadre rouge. À gauche près du sigle VW est visible le logo GTI (jusqu'à la troisième génération incluse, sa place avait toujours été à droite).

Un peu plus bas se trouve une bande transversale, de même couleur que le véhicule. Tout en bas au centre est située une autre entrée d'air, très grande. À l'extérieur, trois éléments transversaux, tels des filets, convergent vers la gauche et la droite jusqu'aux feux antibrouillard qui, disposés à la verticale, saisissent le regard. Les élégantes surfaces en synthétique dans la zone des éléments transversaux sont peintes en anthracite métallique pour ne pas estomper les contours. Les feux antibrouillard, très décalés vers l'extérieur, élargissent la partie inférieure du pare-chocs plus que jamais vers l'extérieur. De par ce procédé de style comme de par la conception horizontale de l'avant, la Golf GTI de 4,21 m de long semble plus large (1,78 mètre), plus basse (1,47 mètre) et plus dynamique que toute autre voiture de sa classe. Une vraie GTI, reconnaissable comme telle à cinq kilomètres à la ronde.

### **L'élégante silhouette de la GTI**

Les côtés de la nouvelle GTI sont dominés par une ligne de caractère très incisive, qui s'étend des phares jusqu'aux feux arrière. Le toit est porté par cette ligne, modelée à l'arrière comme une épaule musculeuse. Déjà du point de vue de l'optique, ces proportions confèrent beaucoup de puissance à la Golf GTI.

Quant à la silhouette, ce sont les pare-chocs très prononcés vers l'extérieur et les seuils de porte, uniques de par leur forme, qui font

de cette voiture une vraie GTI. La Golf GTI V avait des seuils noirs au-dessus des longerons proprement dits, allant d'une caisse de roue à l'autre. Les seuils de la GTI VI sont aussi de couleur noire. Or, les ressemblances s'arrêtent là. Car les nouveaux seuils, qui remplissent des critères aérodynamiques et sont de longueur réduite par rapport au prédécesseur, en rajoutent à l'élégance du véhicule et lui fournissent son aspect élancé. Ils soulignent encore plus les jantes 17" « Denver » fournies de série et les jantes 18" brillantes en alliage léger de type « Detroit », proposées en option. En termes de design, il s'agit là de deux modèles classiques GTI. Les ouvertures en U des jantes 17" sont argentées alors qu'elles arborent un look de vernis piano noir sur la version 18".

### **L'arrière d'une GTI**

Aucune partie arrière de voiture n'est aussi unique que celle de la nouvelle Golf GTI. Le large pare-chocs arrière a été lui aussi complètement revu. En bas, un diffuseur noir assure une déportance plus élevée sur l'essieu arrière. À l'extérieur, l'un à gauche, l'autre à droite, se trouvent les deux embouts chromés du système d'échappement.

Le spoiler de toit a été également complètement refondu. En interaction avec le diffuseur, le nouveau spoiler arrière améliore notablement la tenue de route à grande vitesse. Ses dimensions étant plus grandes que celles du spoiler arrière d'une Golf « normale », le spoiler s'étend jusqu'à la lunette arrière en la rendant ainsi, du point de vue de l'optique, plus basse et plus large, sans pour autant entraver la visibilité du conducteur vers l'arrière.

## **Le Phénomène GTI**

**78 pour cent des conducteurs GTI ont toujours rêvé de cette auto ;  
Pour 30 pour cent des conducteurs GTI, c'est la voiture de rêve par excellence**

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. Questionnés sur les raisons qui les ont amenés à acheter une GTI, les conducteurs citent d'abord le design extérieur, suivi des performances générales, établissant ainsi le lien entre son châssis sportif et son moteur agile. Ce sont précisément ces deux points – design et performances – que l'équipe de développement de la génération VI a privilégiés, pour rapprocher davantage le caractère de la voiture de sport de la formule initiale de la GTI. Ce qui se traduit par un design clair doublé d'une dynamique pure. Rien de plus, rien de moins.

Et comme la Golf GTI n'est pas une auto ordinaire, mais entre autres également une vision automobile du monde, il vaut bien la peine de jeter un regard sur les faits du « phénomène GTI » : la Golf GTI est leader mondial sur le marché des véhicules hautes performances. Il en est de même en Europe et en Allemagne. 84 pour cent des acheteurs sont des hommes, dont six sur dix sont mariés. 70 pour cent des conducteurs GTI ont plus d'une voiture, pas d'enfants et moins de 50 ans (39 ans en moyenne). Leurs trois couleurs de carrosserie préférées sont le noir, le blanc et le rouge. 78 pour cent des nouveaux clients avaient toujours voulu conduire une GTI. Volkswagen a en outre demandé aux conducteurs GTI quelle était leur voiture de rêve, et ce, dans des conditions où l'argent ne jouerait aucun rôle. Voici une super réponse : quasiment 30 pour cent ont déclaré que la GTI resterait leur premier choix même s'ils avaient tout l'argent du monde. Un compliment extraordinaire. À noter qu'aux deuxième et troisième places de ce palmarès figurent la Porsche 911 et l'Audi R8, deux autres modèles mythiques appartenant au même groupe.



# Les origines de la Golf GTI

## Genèse de la toute première Golf GTI

### La sportive au succès mondial est née dans l'ombre en 1973

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. La Golf GTI est un véritable phénomène, une marque au sein de la marque Volkswagen, une vision automobile, un modèle de design incomparable, la référence dans le segment des compactes sportives, vendue aujourd'hui à 1,7 million d'exemplaires. De nombreux récits spectaculaires entourent la naissance de la première Golf GTI (*Gran Turismo Injection*). Ils s'accordent cependant tous sur l'existence d'une « alliance secrète » d'hommes qui sont parvenus, malgré les aléas du temps et la frilosité de la hiérarchie, à lancer la production en série de la Golf GTI. De nombreux faits rapportés dans ces récits sont avérés, mais beaucoup d'autres se sont perdus dans les brumes du temps et ne correspondent plus à la réalité. Une chose est certaine : la Golf GTI est l'œuvre géniale d'une poignée d'hommes. Voilà leur histoire et celle de la toute première Golf GTI.

#### **Tout commence bien sûr avec la Coccinelle.**

Projetons-nous en 1973. Volkswagen lance alors sur le marché une version particulièrement sportive de la Coccinelle. Le « petit bolide jaune et noir », tel qu'il est surnommé, se distingue du modèle classique de par la couleur noire du capot avant et du capot moteur, des pneus légèrement plus larges (5,5 au lieu de 5 pouces), des sièges sport avec appuie-tête (!) et un volant de direction en cuir véritable. Les caractéristiques techniques sont les mêmes : 1 600 cm<sup>3</sup>, 50 ch, sans plus ni moins. Malgré des performances somme toute modestes, le « modèle agressif de Volkswagen » s'attire les foudres des membres du Parlement fédéral allemand.

L'accueil du public est toutefois positif et, ce que d'aucuns

estimaient impensable, se produit : les petites Coccinelles aux airs de Formule 1 se vendent comme des petits pains et préparent le terrain pour un projet, dont seules quelques personnes au sein de l'entreprise auront connaissance au cours des deux années suivantes.

### **Les hommes de la première heure s'organisent.**

Nous sommes toujours en 1973, plus précisément le 18 mars. En ce jour mémorable, l'ingénieur d'essai Alfons Löwenberg fait parvenir une note interne à quelques collègues du département Recherche et Développement (appelé R&D) pour les inviter à réfléchir à la production d'un véhicule résolument sportif. Un modèle se trouve en effet en phase de développement sous le code de projet EA 337 (code de la future Golf en interne) et une traction avant moderne délivrant une puissance importante permettrait de conquérir un tout nouveau public.

Les intéressés se montrent d'abord réservés. Seuls le spécialiste des trains roulants Herbert Horntrich et le chef du développement Hermann Hablitzel commencent à se soucier du projet de Löwenberg. Mais Löwenberg ne lâche pas prise et trouve d'autres alliés tels que le responsable du marketing Horst-Dieter Schwittlinsky et le directeur de presse Anton Konrad. Ce dernier, qui dirigea pendant de nombreuses années l'association de Formule 5 et qui pratique la course en amateur, est particulièrement enthousiasmé par le projet. Mais il sait pertinemment que la jeune pousse du nom de « sportivité » doit être cultivée dans la plus grande discrétion. Les coûts de développement élevés du nouveau modèle, qui donneront naissance à la Golf en 1974, grèvent déjà fortement le budget.

### **Rendez-vous secret autour d'une table.**

Konrad convie alors les développeurs du groupe de travail souterrain « Golf Sport » à son domicile. Réunis autour d'une table tels des conspirateurs, Hablitzel, Horntrich, Konrad, Löwenberg et Schwittlinsky débattent des différentes possibilités. Hablitzel prend à

présent pleinement part à l'entreprise. Avec son accord tacite, Löwenberg et Horntrich se mettent rapidement au travail. Ils équipent un prototype Scirocco d'un châssis extrêmement rigide, l'abaissent de manière draconienne, boostent le moteur 1,5 l du Scirocco d'une puissance nominale de 85 ch à 100 ch au moyen d'un carburateur double corps à ouverture différenciée et, cerise sur le gâteau, le dotent d'un échappement qui a l'apparence et la sonorité d'un conduit de chauffage.

### **Le prototype 1 dépasse la mesure.**

Il s'agissait d'un « monstre de métal hurlant », se souvient aujourd'hui Konrad. Le groupe de travail secret se met rapidement d'accord sur un point : la flèche a manqué sa cible. La Golf Sport doit certes avoir une allure sportive, mais il ne faut pas pour autant outrepasser certaines limites. Löwenberg et Horntrich conçoivent alors une version plus civilisée : bien qu'intégrant certains compromis, cette version n'en est pas moins dynamique. Le résultat suscite l'enthousiasme parmi les membres de l'assemblée secrète et pousse même Hablitzel à soumettre le projet à Ernst Fiala, directeur du comité de développement. Son verdict à propos de ce qu'il qualifie de jouet de sport pour grands enfants est bref et sans appel : « Trop cher, vous êtes complètement fous ».

Hablitzel et ses hommes ne se laissent cependant pas démotiver. Bien que le prototype de la Golf Sport inspiré de la Scirocco soit déclaré officiellement « châssis expérimental », il continue à être développé officieusement. Löwenberg se charge du travail de précision sur le moteur. Horntrich adapte le châssis aux pneumatiques de plus grande largeur : les 205/60 HR 13 sont les nouveaux pneus qui, à l'époque, faisaient pâlir même une Porsche 911. Le véhicule de sport allemand par excellence était encore équipé en 1974 de pneus 185/70.

### **Le comité donne son feu vert au printemps 1975.**

Bien évidemment, le « châssis expérimental » remporte un vif succès lorsque Hablitzel & Co. présentent au comité leurs projets actuels sur le parcours d'essai Volkswagen à Ehra Lessien. Même Fiala ne peut masquer son enthousiasme devant la Golf Sport en tenue Scirocco et décide de passer immédiatement aux choses sérieuses. Un ordre officiel est transmis fin mai aux ingénieurs du département de développement : ceux-ci doivent mettre au point une variante sportive de la Golf.

### **La Golf devient GTI.**

Le département commercial entrevoit dans le même temps de réelles opportunités sur le marché pour une Golf sportive. De plus, Volkswagen doit absolument présenter un modèle phare au Mondial de l'Automobile de Francfort. Le projet est soudainement porté de toutes parts. Six prototypes déclinés en plusieurs versions sont mis au point – du modèle ultrasportif à une version confort plus bourgeoise. Le chef designer Herbert Schäfer est chargé d'apporter à la future GTI ces petits détails qui la démarqueront nettement de ses rivales. Citons pour exemple les bordures rouges sur la grille de calandre, le spoiler avant plus imposant, les élargisseurs de bas de caisse en plastique très élégants, le contour en noir mat du pare-brise, le ciel de pavillon noir, la balle de golf sur le levier des vitesses et les sièges sport revêtus d'un tissu à carreaux.

### **Finitions techniques.**

Herbert Schuster, le nouveau directeur du département d'essai, met immédiatement l'accent sur le développement du châssis. Pour des raisons de coûts, il réduit la largeur des roues de 6,0 à 5,5 pouces et décide de les chauffer de pneus 175/70 HR 13, mais il équipe dans le même temps les essieux avant et arrière de barres stabilisatrices et parvient à équilibrer de manière optimale la combinaison ressort/amortisseur, créant ainsi un compromis parfait entre sportivité

et confort. Le moteur à injection ultramoderne de 1,6 l et 110 ch est développé simultanément en coopération avec Audi.

### **Première au Mondial de l'Automobile de 1975.**

La troupe autrefois secrète réussit à boucler le projet à temps. Le 11 septembre 1975, alors que le Mondial de l'Automobile ouvre ses portes à Francfort, une star vêtue de rouge célèbre ses débuts sur le stand Volkswagen : la Golf GTI. « La Volkswagen la plus rapide de tous les temps », voici le message véhiculé par la publicité et il ne s'agit pas de paroles en l'air. La Golf GTI franchit les 100 km en seulement 9 secondes environ, laissant dans son sillage des véhicules nettement plus chers et plus imposants. Le prix de « moins de 13 000 DM » (moins de 6 500 euros), annoncé avec prudence, reste inférieur d'au moins 5 000 DM (2 500 euros) à celui de ses plus grandes rivales allemandes. Résultat : poussé par l'engouement du public, le comité se voit littéralement obligé de lancer la production d'une édition spéciale de 5 000 exemplaires.

### **La passion GTI commence.**

La Golf GTI est enfin commercialisée à 13 850 DM (6 925 euros) au cours de l'année 1976. Malgré le prix, il se vend cette même année dix fois plus de véhicules que le nombre prévu. Rien d'étonnant à cela : « Franchir un col dans les Alpes au volant d'une GTI, c'est sans aucun doute le rêve de tout automobiliste », se plaît à discourir un journaliste du magazine « Auto, moteur et sport ». Trente-trois ans plus tard, il n'y a rien à ajouter.

# L'historique de la Golf GTI

## De 1976 à 2009 : les jalons de l'histoire GTI

### 1,7 million de GTI – la sportive compacte la plus vendue au monde

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. La première Golf GTI produite de série est lancée en juin 1976 en tant qu'édition limitée à 5 000 exemplaires. Contre toute attente, le succès est foudroyant. Forte de ses 81 kW / 110 ch et de ses 182 km/h au compteur, la Golf GTI conquiert une nouvelle clientèle et donne naissance à la classe GTI. Au lieu des 5 000 exemplaires prévus, plus de 1,7 million de Golf sont vendues durant cinq générations. Aucune autre sportive compacte n'aura connu un tel succès. Voici les faits ayant marqué l'histoire de la Golf, du premier modèle au lancement de la sixième génération :

#### **1976 : Début de la Golf GTI 1<sup>re</sup> génération**

(1.6, 81 kW / 110 ch)

1979 : Remodelage

1982 : La Golf GTI gagne en puissance

(1.8, 82 kW / 112 ch)

1983 : Lancement de la « Pirelli GTI »

(officiellement « Sondermodell Golf GTI », avec jantes spéciales, etc).

#### **1984 : Début de la Golf GTI 2<sup>e</sup> génération**

(1.8, 82 kW / 112 ch)

1984 : Lancement du catalyseur

(79 kW / 107 ch au lieu de 82 kW / 112 ch)

1985 : Remodelage, doubles optiques et sortie d'échappement double

1986 : Lancement de la Golf GTI 16V

(1.8, 102 kW / 139 ch sans catalyseur et 95 kW / 129 ch avec catalyseur)

1990 : Lancement de la Golf GTI G60

(1.8, 118 kW / 160 ch)

**1991: Début de la Golf GTI 3<sup>e</sup> génération**

(2.0, 85 kW/115 ch)

1992 : Lancement de la Golf GTI 16V

(2.0, 110 kW/150 ch)

1996 : Présentation du modèle anniversaire « 20 ans de GTI »

et première version 1.9 TDI 81 kW/110 ch)

**1998 : Début de la Golf GTI 4<sup>e</sup> génération**

(1.8 T, 110 kW/150 ch, 2.3 V5 110 kW/150 ch

et 1.9 TDI, 81 kW / 90 ch) ;

ultérieurement 2.3 V5 125 kW/170 ch,

1.9 TDI 85 kW / 115 ch et 96 kW / 130 ch)

2000 : Lancement de la Golf GTI TDI alors la plus puissante

(1.9 TDI 110 kW / 150 ch)

2001 : Lancement de la Golf GTI « GTI 25th »

(1.8 T 132 kW / 180 ch)

**2004 : Début de la Golf GTI 5<sup>e</sup> génération**

(2.0 TSI 147 kW / 200 ch et boîte DSG 6 vitesses en option)

2006 : Présentation du modèle anniversaire « Golf GTI Edition 30 »

(2.0 TSI 169 kW / 230 ch)

2007 : Présentation de la série spéciale « Golf Pirelli GTI »

(2.0 TSI 169 kW / 230 ch)

**2008 : Première mondiale de la Golf GTI 6<sup>e</sup> génération**

en octobre au Mondial de l'automobile de Paris sous la forme d'un concept

**2009 : Début de la Golf GTI 6<sup>e</sup> génération,**

Présentation à la presse internationale en mars/avril dans le sud de la France ; inauguration de la phase de lancement en Europe

(2.0 TSI 155 kW / 210 ch et boîte DSG 6 vitesses en option)

## Les Golf GTI 1<sup>re</sup> et 6<sup>e</sup> générations face à face

	<b>Golf GTI 1976<sup>2</sup></b>	<b>Golf GTI 2009<sup>1+2</sup></b>
Type de moteur	Moteur à essence 4 cylindres, 1 588 cm <sup>3</sup>	Moteur à essence 4 cylindres (TSI), 1 984 cm <sup>3</sup>
Puissance maxi pour régime	81 kW / 110 ch pour 6 100 tr/min	155 kW / 210 ch dès 5 300 tr/min
Couple maxi pour régime	140 Nm pour 5 000 tr/min	280 Nm dès 1 700 tr/min
0-100 km/h	9,2 s	6,9 s
Vitesse maxi	182 km/h	240 km/h (238) <sup>3</sup>
Conso. (Ø)	8,0 l/100 km	7,3 l/100 km (7,4) <sup>3</sup>
Longueur	3 705 mm	4 213 mm
Largeur	1 630 mm	1 779 mm
Hauteur	1 395 mm	1 469 mm
Poids à vide	810 kg	1 318 kg (1 339) <sup>3</sup>
Boîte	4 vitesses	6 vitesses
Traction	Essieu avant	Essieu avant
Pneus	175/70 R 13	225/45 R 17

1 = Caractéristiques détaillées voir [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com)

2 = Caractéristiques de la version deux portes

3 = Valeurs entre parenthèses pour GTI avec DSG



## Équipement de série exclusif GTI

**Dynamique : jantes aluminium 17", sièges sport et châssis sport, XDS**

**Pack complet : Climatronic, système radio/CD, équipement intérieur GTI**

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. Au sein de la famille Golf de sixième génération, la GTI a le statut d'un modèle sportif et autonome de haut de gamme. Son équipement de série est en rapport avec le rang qu'elle occupe. C'est pourquoi on retrouvera à bord de la nouvelle Golf GTI des équipements inédits sous cette forme sur les autres modèles de la gamme, tels que le revêtement tissu « Jacky » typé GTI sur les sièges sport avant, le pommeau de levier de vitesses en cuir avec décor alu, les applications noires (« Black Stripe »), le volant sport gainé cuir à méplat et siglé GTI ou l'habillage de plafond noir. Outre les spécifications liées au design, l'extérieur révèle la filiation GTI par des détails tels que les jantes en alliage léger 17" fournies de série (modèle « Denver »), les étriers de frein rouges, les sorties d'échappement chromées intégrées au diffuseur ou les feux arrière foncés. La GTI est également livrée de série avec un pédalier en acier spécial, une climatisation automatique « Climatronic », des phares antibrouillard directionnels et un système d'aide au stationnement ParkPilot. Voici la liste des principaux équipements de série de la Golf GTI :

### Extérieur

- Becquet arrière GTI couleur carrosserie
- Calandre en nid-d'abeilles siglée GTI
- Étriers de frein rouges
- Feux arrière foncés
- Jantes en alliage léger (4 x) « Denver » au format 7 1/2 J x 17
- Pneumatiques au format 225/45 R 17
- Rétroviseurs extérieurs et poignées de porte dans la couleur de la carrosserie

- Sorties d'échappement chromées à gauche et à droite
- Vitres athermiques teintées vert

### **Intérieur**

- Accoudoir central avant avec compartiment de rangement, 2 sorties d'air et 2 porte-gobelets à l'arrière
- Aumônières au dos des sièges avant
- Bacs de rangement dans les portières (avec support pour bouteilles de 1,5 l à l'avant)
- Bagues chromées sur les instruments du combiné et les sorties d'air
- Banquette arrière non divisée, dossier rabattable asymétrique, avec accoudoir central et possibilité de chargement traversant
- Boîte à gants réfrigérée, éclairée et verrouillable
- Commutateur d'éclairage cerclé de chrome
- Compartiment de rangement à volet dans la console de pavillon
- Console de pavillon noire
- Crochet à sac dans le coffre
- Éléments décoratifs « Black Stripe » pour le tableau de bord et les habillages de porte
- Habillage de coffre avec compartiment supplémentaire à droite
- Pédales en acier spécial
- Poignée de levier de frein à main gainée cuir
- Pommeau de levier de vitesses en cuir avec décor aluminium
- Porte-gobelets à l'avant (2) et à l'arrière (1)
- Sellerie en tissu, motif « Jacky »
- Sièges avant chauffants
- Sièges avant réglables en hauteur
- Sièges sport avant
- Soutiens lombaires à l'avant
- Système d'accès « Easy Entry »
- Volant sport (3 branches) en cuir, avec décor aluminium

## **Sécurité**

- Airbag conducteur et passager, avec désactivation de l'airbag passager et airbag genoux côté conducteur
- Correcteur électronique de trajectoire ESP avec assistant de freinage d'urgence et de confort, ABS, EDS et ASR
- Fixations ISOFIX (dispositif d'ancrage pour 2 sièges enfants sur la banquette arrière)
- Phares antibrouillard directionnels avec cerclages chromés (GTI sans fonction directionnelle)
- Système antidémarrage électronique
- Système d'aide au stationnement ParkPilot – signalement sonore des obstacles à l'avant et à l'arrière
- Système d'airbags tête pour occupants avant et arrière, avec airbags latéraux à l'avant

## **Fonction**

- Abaissement du rétroviseur extérieur côté passager en marche arrière
- Affichage multifonctions « Plus »
- Avertisseur sonore deux tons
- Blocage de différentiel électronique XDS
- Buses de lave-glace avant chauffées automatiquement
- Châssis sport
- Climatisation « Climatronic » à 2 zones de température, à réglage séparé gauche/droite
- Colonne de direction réglable en hauteur et en profondeur
- Crochet à sac dans le coffre
- Deux spots de lecture avant cerclés de chrome et deux spots de lecture arrière
- Direction assistée électromécanique, asservie à la vitesse
- Éclairage du coffre
- Éclairage du tableau de bord blanc réglable, éclairage de nuit rouge sur les commandes
- Éclairage intérieur avant temporisé avec interrupteurs à contact sur toutes les portes

- Essuie-glace arrière à balayage intermittent
- Feux de circulation de jour
- Filtre antipoussières et antipollen avec cartouche au charbon actif
- Lave-phares
- Lève-vitres électriques
- Miroirs de courtoisie éclairés, à gauche et à droite des pare-soleil
- Prise de courant 12 V dans le coffre
- Rétroviseur extérieur asphérique côté conducteur
- Signal sonore d'oubli d'extinction des feux
- Signal sonore et optique d'oubli de fixation des ceintures à l'avant
- Système radio « RCD 210 » avec fonction MP3 et lecteur de CD
- Tire Mobility Set compresseur 12 V et produit d'étanchéité pour pneus
- Verrouillage centralisé radiocommandé, 2 clés rétractables

## Équipement optionnel GTI

**High-tech : contrôle dynamique du châssis DCC, radionavigation par écran tactile**

**Visibilité oblige : phares xénon directionnels et système d'aide au stationnement Park Assist**

Wolfsburg/Saint-Tropez, mars 2009. La Golf sixième génération a fait entrer de nombreuses fonctionnalités high-tech habituellement réservées aux milieux et haut de gamme dans le segment des compactes et en l'occurrence de la GTI. On pense notamment au contrôle dynamique du châssis DCC, au système de radionavigation RNS 510 à disque dur et écran tactile et au système Park Assist qui automatise le stationnement en épi. Voici la liste des équipements disponibles en option à la date de la mise sur le marché :

- 4 portes avec lève-vitres électriques à l'arrière
- 4 portes avec lève-vitres mécaniques à l'arrière
- Affichage de la pression des pneumatiques
- Airbags latéraux et prétensionneurs de ceinture arrière avec signal sonore et optique d'oubli de fixation des ceintures à l'avant
- Alarme antivol « Plus »
- Alarme antivol « Plus » avec ouverture individuelle des portes
- Changeur 6 CD au lieu du compartiment de rangement dans l'accoudoir central avant
- Contrôle dynamique du châssis DCC
- Dispositif d'attelage amovible et verrouillable
- Finition cuir « Vienna » avec sièges top sport à l'avant
- Fonction navigation RNS 310 (pour RCD 310)
- Jantes en alliage léger « Detroit » (4 x) 7 1/2 J x 18 225/40 R 18 avec pneumatiques de dimensions

- Pack éclairage et visibilité
- Pack miroirs
- Pack rangements
- Phares xénon avec feux de route directionnels
- Pré-installation pour téléphone portable
- Pré-installation pour téléphone portable « Premium »
- Prise multimédias MEDIA-IN
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 310 DYNAUDIO Excite pour fonction de navigation RNS 310
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 W, 8 haut-parleurs
- Radio-CD RCD 310, 4 x 20 W, 8 haut-parleurs pour fonction de navigation RNS 310
- Radio-CD RCD 510 DYNAUDIO Excite
- Radio-CD RCD 510, 4 x 20 W, 8 haut-parleurs
- Réception radio numérique DAB
- Réglage électrique du siège sport conducteur
- Régulateur automatique de vitesse
- Système d'aide au stationnement Park Assist avec ParkPilot
- Système d'aide au stationnement Park Assist avec ParkPilot et caméra de recul Rear Assist
- Système de radionavigation RNS 510 DYNAUDIO Excite
- Système de radionavigation RNS 510, 4 x 20 W, 8 haut-parleurs
- Système ParkPilot et caméra de recul Rear Assist
- Toit en verre coulissant/entrebâillant électrique
- Vitres latérales arrière et lunette arrière teintées, absorbant jusqu'à 65 % de la lumière