



Les nouvelles Golf GTI et Golf GTI Clubsport

Media-Workshop

Mai 2024



Sommaire

L'essentiel

Première mondiale aux 24 heures du Nürburgring : Volkswagen présente la nouvelle Golf GTI Clubsport sur le Nürburgring	03
--	----

Principaux aspects

L'extérieur affirmé de la GTI	05
L'intérieur de la GTI avec un tout nouveau système d'infodivertissement	06
Le légendaire moteur turbo de la GTI avec deux niveaux de puissance	08
Les trains roulants sport connectés intelligents de la GTI	08

REMARQUES

1. Véhicules en cours de lancement
2. Équipement optionnel



L'essentiel

Première mondiale aux 24 heures du Nürburgring : Volkswagen présente la nouvelle Golf GTI Clubsport

- 348 ch : la Golf GTI Clubsport 24 h, une voiture de course exclusive, prendra le départ des 24 heures du Nürburgring pour célébrer le 50^e anniversaire de la Golf
- 300 ch : la nouvelle génération de la Golf GTI Clubsport¹ présente un design affirmé, des trains roulants perfectionnés et un nouveau système d'infodivertissement
- 265 ch : Autre nouveauté : la Golf GTI¹ classique. Avec 20 ch de plus, cette icône passe de 0 à 100 km/h en seulement 5,9 secondes
- Projecteurs haut de gamme : Les nouveaux projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT »² offrent un éclairage longue distance très performant, avec une portée accrue de 15 %

GTI, chapitre suivant. C'est la sportive compacte qui compte la plus grande communauté mondiale de fans ; celle qui a donné naissance à cette catégorie ; l'icône absolue : la Golf GTI, vendue à plus de 2,3 millions d'exemplaires. Une nouvelle génération fait son apparition. Et la puissance de la Golf GTI¹ passe à cette occasion de 180 kW (245 ch) à 195 kW (265 ch). Les commandes débiteront en Europe dès le 14 mai. Un autre grand moment interviendra quelques jours plus tard pour la GTI : la première mondiale de la nouvelle Golf GTI Clubsport au Nürburgring, dans le cadre de ses légendaires 24 heures. Cela donne le ton d'un véritable week-end de la GTI : le 1^{er} juin, Volkswagen dévoilera la Golf GTI Clubsport¹ et ses 221 kW (300 ch) devant des dizaines de milliers de spectateurs. Ils pourront alors admirer directement le modèle haut de gamme de la GTI sur le « Nürburgring Boulevard ». Cette première mondiale est organisée sous le signe du 50^e anniversaire de la Golf (début en 1974). C'est donc un honneur pour Volkswagen d'engager le 2 juin trois Golf classiques à l'« ADAC 24h-Classik », une course de 3 heures, peu de temps avant le départ de la grande course. Et ce n'est pas tout : Ensuite, une Golf absolument unique prendra le départ des 24 heures du Nürburgring : la Golf GTI Clubsport 24 h de 279 kW (348 ch), une voiture de course conçue à l'origine par Volkswagen Motorsport, et qui a reçu de nouvelles améliorations pour l'occasion. La direction de course lui a attribué le numéro de départ 50, en hommage au demi-siècle d'histoire de la Golf. Le Groupe Volkswagen en est très reconnaissant !

La perfection dans les moindres détails. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport ont été perfectionnées de manière ciblée. Volkswagen a dessiné un extérieur encore plus affirmé. Les projecteurs à LED et les feux arrière à LED ont été reconçus et redessinés. En option : la nouvelle génération de projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT », qui offrent un éclairage longue distance très performant, avec une portée accrue de 15 % par rapport au modèle précédent. Les développeurs de Wolfsburg ont par ailleurs perfectionné les systèmes d'infodivertissement pour rendre la commande centrale de ces deux sportives compactes encore plus intuitive, plus simple et plus efficace. La puissance de calcul de l'unité d'infodivertissement est aussi rapide que les accélérations et les freinages de nos deux Golf GTI. Toutes les Golf GTI se caractérisent par les excellentes performances de leurs trains roulants, avec des équipements de série tels qu'un blocage électronique du différentiel de l'essieu avant et une direction progressive.

Contacts pour les médias
Volkswagen Communications
Product Communications

Kathrin Seifert
Porte-parole Golf, T-Roc, Touran,
trains roulants, systèmes d'aide à la
conduite
Tél. : 49 152 22 99 28 58
kathrin.seifert@volkswagen.de

Bernd Schröder
Porte-parole Golf, Tiguan, Tayron,
qualité, sécurité
Tél. : +49 160 93 90 63 64
bernd.schroeder1@volkswagen.de



Plus d'informations à l'adresse
volkswagen-newsroom.com

ACCELERATE
DIGITAL · ENERGIZED



Volkswagen a rendu le réglage de la suspension de ces deux modèles encore plus précis. Les modèles GTI sont propulsés par la dernière génération du moteur à essence de 2 l (TSI), dont la désignation interne est EA888 LK3 evo4. Le passage dans le monde du sport automobile démontre tout le potentiel de ce quatre cylindres : la version 348 ch du moteur EA888 LK3 evo4 apporte à la Golf GTI Clubsport 24 h, qui sera pilotée par Benny Leuchter (Allemagne) et Johan Kristoffersson (Suède) à l'occasion des 24 heures du Nürburgring, toute la puissance nécessaire pour en faire l'une des voitures les plus rapides de sa catégorie sur la boucle nord. Lors de la course, la GTI utilisera un nouveau carburant développé par Shell : l'E20. Sa teneur en bioéthanol (produit à partir de résidus de plantes) est deux fois plus élevée que celle de l'E10.

Concentration de GTI à Wolfsburg. La fête ne s'arrête plus : après les 24 heures du Nürburgring et la première mondiale de la nouvelle Golf GTI Clubsport, les festivités pour célébrer le demi-siècle de la Golf se poursuivent avec un autre événement : la « GTI Fanfest 2024 » du 26 au 28 juillet. Pour la première fois, cette concentration internationale de GTI ne se déroulera pas au Wörthersee, mais à Wolfsburg, la ville de naissance de la Golf. La nouvelle Golf GTI, la nouvelle Golf GTI Clubsport et la Golf GTI Clubsport 24 h y seront à l'honneur. Vous trouverez ici toutes les actualités concernant les nouvelles Golf GTI et Golf GTI Clubsport !



Principaux aspects

L'EXTÉRIEUR AFFIRMÉ DE LA GTI

Face avant avec nouveau design d'éclairage. De l'extérieur, les nouvelles Golf GTI et Golf GTI Clubsport se distinguent par leurs pare-chocs avant et leurs becquets arrière de pavillon conçus distinctement les uns des autres. Les deux modèles sont par ailleurs équipés des projecteurs à LED Plus, dans leur nouvelle version de conception et de design. Leur design est plus rectiligne et plus affirmé ; les boîtiers de projecteurs se fondent visuellement dans la grille de calandre. La calandre intègre un bandeau de LED de série surmonté par la ligne rouge typique de la Golf GTI, en référence à la bordure de la grille de calandre de la première Golf GTI sortie en 1976. Et pour la première fois, le logo VW sur la face avant est illuminé. Le V et le W ainsi que le cercle entourant les lettres sont bordés de fines lignes lumineuses à l'intérieur et à l'extérieur. Ce logo VW éclairé et les nouveaux projecteurs à LED créent une signature lumineuse inimitable. Un autre point fort de l'éclairage est le niveau d'options étendues des projecteurs à LED : la dernière version de « projecteurs à LED à faisceau matriciel IQ.LIGHT ». Le nouveau Golf (GTI) atteint une portée de feux de route environ 15 % plus longue avec l'option IQ.LIGHT par rapport à son prédécesseur.

Des jupes avant distinctives. En dessous des projecteurs, la Golf GTI et la Golf GTI Clubsport ont chacune leur propre style. La partie extérieure du pare-chocs de la GTI de 265 ch présente des éléments de guidage d'air (wings) peints, qui sont plats vers l'intérieur et remontent vers l'extérieur. Le spoiler avant entre les wings est également peint de la couleur du véhicule. Il rappelle les splitters, utilisés dans le sport automobile. Dans la partie extérieure de la grille de calandre en nid d'abeille (noir mat) intégrée dans le pare-chocs, la Golf GTI peut recevoir des deux côtés des projecteurs antibrouillard en X en option, composés de cinq LED au design en nid d'abeille typique de la GTI. L'entrée d'air complète, avec les wings et le splitter avant, est entourée d'une application noir mat. La Golf GTI Clubsport se différencie ici de la Golf GTI par ses wings plus grands, et en forme de flèche vers l'intérieur. Le spoiler avant, la grille de calandre dans le pare-chocs et les applications périphériques sont maintenus en noir brillant.

Partie arrière avec nouveaux feux arrière LED. À l'arrière, la nouvelle interface commune des deux versions de la Golf GTI est équipée des nouveaux feux arrière LED. En option, de nouveaux feux arrière LED 3D avec fonction de clignotement dynamique sont également utilisés en lien avec les projecteurs matriciels à LED « IQ.LIGHT », dont le scénario d'accueil et de départ peut être personnalisé dans les réglages du véhicule (dans le système d'infodivertissement). Trois scénarios différents sont proposés. La Golf GTI se caractérise par ailleurs par un becquet arrière de pavillon complètement fermé, dont le dessus est peint de la couleur du véhicule et le dessous est noir. La Golf GTI Clubsport présente un spoiler nettement plus gros, ouvert jusqu'au toit à l'exception d'une petite nervure, et donc traversé par l'air. La partie extérieure est de couleur noir brillant. La portance de ces deux spoilers a été adaptée aux performances des deux modèles de GTI. En bas, les sorties d'échappement ne passent pas inaperçues. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport sont équipées d'un système à double flux, avec une sortie d'échappement de chaque côté du diffuseur arrière. Un système d'échappement sport Akrapovič est disponible pour la Golf GTI Clubsport avec le « pack Race » (en option). À l'arrière, les



revêtements sous les surfaces peintes et le diffuseur sont de couleur noir mat sur la Golf GTI et noir brillant sur la Golf GTI Clubsport.

Partie latérale avec les nouvelles jantes 19". De profil, les nouveaux modèles GTI sont identifiables aux trois lettres « GTI » rouges sur fond chromé au niveau des montants A. Les modèles précédents présentaient un petit badge au même endroit. Les deux nouveaux modèles se différencient au niveau des roues : la Golf GTI est équipée de série de jantes alliage Richmond de 17 pouces, alors que la Golf GTI Clubsport sort de l'usine de Wolfsburg avec des jantes Richmond polies de 18 pouces au style unique. D'autres modèles de jantes 19 pouces sont proposés en option sur les deux versions de la GTI. La jante alliage Queenstown, disponible pour les deux modèles, est toute nouvelle. Son design frappant avec cinq demi-cercles ovales rappelle la jante classique Detroit, lancée pour la cinquième génération de la Golf GTI. Cette nouvelle jante se caractérise par des surfaces polies sur des surfaces intérieures noires. La Golf GTI Clubsport pourra également être équipée de la toute nouvelle jante forgée Warmenau de 19 pouces. Les jantes forgées ne pèsent que 8 kg chacune, soit environ 20 % de moins que des jantes alliage comparables, ce qui réduit les masses non suspendues. Des élargisseurs de bas de caisse noirs s'étendent entre les roues des deux modèles. Ils sont de couleur noir mat sur la Golf GTI, comme la partie avant et la partie arrière, et noir brillant sur la Golf GTI Clubsport. La Clubsport est par ailleurs identifiable à un film présent sur les bas de caisse.

L'INTÉRIEUR DE LA GTI AVEC UN TOUT NOUVEAU SYSTÈME D'INFODIVERTISSEMENT

De nouveaux systèmes d'infodivertissement. Volkswagen a entièrement redéveloppé le matériel et le logiciel des systèmes d'infodivertissement de la Golf GTI. Ils sont désormais basés sur la plateforme modulaire d'infodivertissement de quatrième génération (MIB4). Leur utilisation a été considérablement améliorée et simplifiée grâce à un graphisme et une structure de menu fondamentalement nouveaux de l'écran tactile. Le système d'infodivertissement extrêmement intuitif sera disponible pour les deux modèles GTI en deux versions différentes : « Ready 2 Discover » (de série ; navigation disponible via une mise à niveau) et « Discover » (avec fonction de navigation de série). Les deux systèmes sont équipés d'un écran tactile de 32,8 cm (12,9 pouces). Les nouveaux écrans style tablette sont disposés de manière indépendante. Les écrans se composent de deux barres tactiles fixes, la « top bar » (barre supérieure) et la « bottom bar » (barre inférieure), ainsi que du grand écran principal au milieu. La « top bar » et l'écran principal peuvent être largement personnalisés par le conducteur avec ses raccourcis préférés. Avec un avantage indéniable : tandis que le conducteur consulte à son gré toutes les fonctions sous la forme d'applications sur l'écran principal, la « top bar » configurable individuellement et la « bottom bar », toutes deux statiques, restent affichées en permanence. Cela facilite l'utilisation. Les curseurs tactiles du réglage de la température et du volume ont été remaniés pour leur conférer une meilleure ergonomie d'utilisation et un nouvel éclairage. Autre nouveauté : l'assistant vocal IDA² commandé en langage naturel. Ce système en option permet de commander de nombreuses fonctions du véhicule, et répond de manière ciblée à des questions sur tous les domaines imaginables. Pour ce faire, le système a recours à des bases de données en ligne et à ChatGPT (intelligence artificielle, IA). Volkswagen proposera un système audio² Harman Kardon de 480 watts en option sur les deux Golf GTI.



« Digital Cockpit Pro » personnalisable. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport reçoivent de série la toute nouvelle génération de cadrans numériques : le « Digital Cockpit Pro » (diagonale d'écran de 26 cm/10,2 pouces). Le conducteur peut choisir parmi trois configurations graphiques de base (profils d'information) à l'aide de la touche View du nouveau volant sport multifonction : « Classic » avec cadrans ronds, « Progressive » avec vignettes d'affichage et « GTI ». Le profil d'information « GTI » présente un grand cadran rond central avec un compte-tours classique (jusqu'à 8 000 tr/min) autour des lettres rouges GTI et au-dessus de la vitesse du véhicule. Il est entouré de deux plus petits cadrans ronds à droite et à gauche, qui peuvent par exemple afficher la pression de suralimentation actuelle du turbocompresseur en bars et le couple actuel en newton-mètres. Un nouvel affichage tête haute sur le pare-brise sera proposé en option sur les nouveaux modèles GTI pour indiquer des données telles que la vitesse, des symboles de navigation et des indications des systèmes d'aide à la conduite.

Emblèmes GTI typiques. À l'intérieur, la Golf GTI est équipée de série de sièges sport haut de gamme avec des appuie-têtes intégrés et un motif à carreaux (« Scalepaper ») typique de la GTI avec des surpiqûres rouges dans les carreaux gris-noirs. Les surpiqûres rouges des sièges, de l'accoudoir central, des tapis de sol et du volant sport multifonction en cuir soulignent qu'il s'agit de l'intérieur d'une Golf GTI. Le cuir du volant sport des deux versions de la GTI est perforé au niveau des positions 3 heures et 9 heures pour une meilleure prise en main, et la barrette de volant à six heures est personnalisée par les lettres GTI et par une application rouge. Les palettes de commande au volant facilitent les interventions manuelles sur la boîte DSG à double embrayage, qui, autrement, gère ses 7 rapports automatiquement. L'éclairage d'ambiance de série plonge les affichages et toutes les autres zones éclairées de l'habitacle (tableau de bord, revêtements de portes, rangement avec interface pour téléphone mobile, plancher) dans une palette de 30 couleurs librement configurables, dont le rouge qui va si bien à la Golf GTI. Le fonctionnement du bouton « Engine/Start/Stop » de série est spécifique à la GTI : il clignote en rouge lors de l'ouverture des portes jusqu'au démarrage du moteur turbo. Également de série : les couvre-pédales en acier inoxydable brossé et un ciel de pavillon noir. L'intérieur de la nouvelle Golf GTI Clubsport se différencie de celui de la GTI de 265 ch par ses sièges sport haut de gamme « ArtVelours » de série. Les inserts de porte sont également conçus dans ce matériau élégant et robuste. Un pack cuir et une ventilation de siège (chauffage et climatisation) seront également disponibles en option sur les deux modèles de Golf GTI. Des décors d'intérieur en « carbone véritable » seront également proposés en option.

LE LEGENDAIRE MOTEUR TURBO DE LA GTI AVEC DEUX NIVEAUX DE PUISSANCE

265 ch sur la Golf GTI. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport sont équipées du dernier moteur turbo EA888 : la génération evo4. L'EA888 evo4 est un moteur essence quatre cylindres à injection directe (TSI). La quatrième génération de ce moteur iconique se caractérise par des injecteurs ultramodernes, qui font arriver le mélange essence-air à



Media Information

une pression de 350 bar dans les chambres de combustion. La Golf GTI développe une puissance de 195 kW (265 ch). Le couple maximal du moteur de 1 984 cm³ de la Golf GTI est de 370 Nm.

300 ch sur la Golf GTI Clubsport. Des paramètres tels que la gestion moteur, la pression de suralimentation et des mesures internes au moteur permettent de porter la puissance du moteur turbo à 221 kW (300 ch) sur la Golf GTI Clubsport. Son couple maximal est de 400 Nm.

Le 2.0 TSI associé à une boîte DSG à 7 rapports. Les deux versions GTI équipées du moteur EA888 evo4 sont associées à une boîte DSG à double embrayage à 7 rapports extrêmement rapide, dont les rapports de vitesse sont parfaitement adaptés aux caractéristiques d'accélération. La nouvelle Golf GTI passe de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes, contre 5,6 secondes pour la nouvelle Golf GTI Clubsport. La vitesse maximale des deux modèles est limitée électroniquement à 250 km/h. Un « pack Race » (en option), exclusivement proposé pour la Golf GTI Clubsport, permet de débloquent sa vitesse maximale pour atteindre 267 km/h.

LES TRAINS ROULANTS SPORT CONNECTES INTELLIGENTS DE LA GTI

Des performances dignes du sport automobile. Les trains roulants sport GTI de série sont constitués d'un essieu avant MacPherson et d'un essieu arrière à quatre bras. Les deux modèles GTI proposent par ailleurs une commande ESC individuelle pour adapter la régulation à une utilisation sur circuit. Un freinage parfaitement maîtrisé : la GTI de 265 ch est équipée d'un système de freinage 17 pouces, contre 18 pouces pour la GTI de 300 ch. Quatre des principales caractéristiques des trains roulants des deux modèles de GTI sont une direction progressive, le gestionnaire de comportement dynamique, un blocage de différentiel d'essieu avant et la régulation adaptative des trains roulants. Elles ont toutes les quatre été perfectionnées pour les adapter aux deux nouveaux modèles de Golf GTI.

La direction progressive. De série, la Golf GTI et la Golf GTI Clubsport sont équipées d'une direction progressive. Les directions conventionnelles utilisent un rapport de démultiplication constant. La direction de la GTI opère pour sa part avec un rapport de démultiplication progressif : cela permet de réduire considérablement l'effort de braquage lors des manœuvres et du stationnement. Sur les routes sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur remarquera un comportement nettement plus dynamique dû à la démultiplication plus directe. Du point de vue technique, la direction progressive se distingue de la direction de base essentiellement par une denture variable de la crémaillère et du pignon, ainsi que par un moteur électrique plus puissant. La direction progressive des nouvelles Golf GTI et Golf GTI a été perfectionnée. L'ingénieur châssis Sven Bohnhorst, ancien pilote d'essai principal de Bugatti, fait partie de l'équipe de développement. Il a permis d'appliquer à notre direction progressive certaines caractéristiques particulièrement positives de l'adaptation de la direction de la Bugatti Pur Sport. Le point de départ était le lancement d'un nouveau logiciel de direction afin de respecter les exigences légales de la réglementation CEE-ONU (cybersécurité). Ce nouveau logiciel a été utilisé parallèlement pour perfectionner les caractéristiques de la



Media Information

direction de la GTI. Cela a permis d'améliorer sensiblement la précision et la progressivité de la direction, inscrites dans l'ADN de la GTI, ainsi que la réactivité aux commandes de direction.

Le blocage de différentiel d'essieu avant. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport sont équipées de série d'un blocage de différentiel d'essieu avant à régulation électronique. En comparaison avec les blocages purement mécaniques, le blocage de différentiel de la GTI offre des avantages comme un niveau de blocage variable avec les fonctions ESC (programme électronique de stabilisation) et XDS+ (blocage de différentiel électronique). Il est de ce fait possible d'éviter complètement les effets négatifs affectant la précision de la direction qui apparaissent sur les systèmes de blocage mécaniques. Le système de blocage permet, via un embrayage multidisque, d'optimiser la traction ainsi que la maniabilité du véhicule lors de la prise de virages à grande vitesse, améliorant par conséquent les performances et procurant au final un bien plus grand plaisir de conduite. Ainsi, les inconvénients en matière de motricité des véhicules à traction avant sont également compensés par le blocage de différentiel d'essieu avant. Le gestionnaire de comportement dynamique de la Golf GTI Clubsport de 300 ch commande le système de blocage de manière à optimiser les performances. Il a désormais également été adapté à la GTI de 265 ch.

Le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Le gestionnaire de comportement dynamique modulaire est le centre névralgique des trains roulants de la GTI. Il permet la commande coordonnée des fonctions de la transmission intégrale, du blocage électronique de différentiel (XDS+) et des composantes dynamiques transversales des amortisseurs DCC régulés en option, à chaque manœuvre de conduite. Le gestionnaire de comportement dynamique permet d'optimiser les performances de la Golf GTI Clubsport. La commande du blocage de différentiel d'essieu avant régulé par le gestionnaire de comportement dynamique modulaire a désormais également été adaptée à la GTI de 265 ch. Cette nouvelle application permet d'adapter encore mieux le blocage de différentiel d'essieu avant pour améliorer la réactivité de la direction, la linéarité et la maîtrise à grande vitesse. Les modules fonctionnels d'observation des situations de conduite et d'évaluation des valeurs de frottement ont par ailleurs été revus pour permettre une régulation plus précise.

Régulation de l'amortissement DCC. La régulation adaptative du châssis (Dynamic Chassis Control, DCC) réagit en permanence à la chaussée et à la situation de conduite, en tenant compte, par exemple, des interventions de direction, de freinage et d'accélération. Les composantes dynamiques transversales de la régulation adaptative du châssis de la Golf GTI et de la Golf GTI Clubsport sont coordonnées et optimisées via le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Le mode de profil de conduite sélectionné permet au conducteur d'adapter les mouvements de la carrosserie en fonction de ses préférences. L'amortissement nécessaire pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Associée au gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, la régulation adaptative du châssis offre ainsi un excellent confort de conduite et un comportement dynamique optimal. L'application des amortisseurs régulés dans les nouveaux modèles GTI a été entièrement revue afin d'améliorer encore l'intégration du DCC dans l'environnement modifié du système de direction et du gestionnaire de comportement dynamique.



modulaire. L'accent a été mis sur la spontanéité des réactions du véhicule aux commandes de direction et sur une agilité maximale. Et cela se ressent nettement au volant des nouvelles Golf GTI et Golf GTI Clubsport.

Les profils de conduite. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport proposent les profils de conduite Eco, Comfort, Sport et Individual. La Golf GTI Clubsport complète le profil Sport par le mode Special. Le DCC en option permet d'intégrer les trains roulants à la régulation du profil de conduite. Le mode Comfort allie haut niveau de confort au quotidien et haute précision de direction. Le profil Sport rend les trains roulants DCC encore plus fermes, et réduit encore le roulis de la carrosserie. Les modèles GTI deviennent plus agiles et plus maniables, tout en restant neutres jusqu'à la zone limite. Le degré supplémentaire d'optimisation de la traction et d'atténuation du sous-virage d'accélération du profil Sport est également perceptible. En profil Individual, le conducteur peut utiliser un curseur numérique pour régler et enregistrer ses paramètres personnels. Un découplage maximal de la carrosserie peut être commandé avec le profil Comfort, pour un plus grand confort encore. La coordination devient cependant encore plus dynamique et directe avec le profil Sport. Le roulis est alors minimal et l'agilité maximale. Le profil Special de la Golf GTI Clubsport permet d'adapter spécifiquement le comportement dynamique aux caractéristiques de la boucle nord du Nürburgring. Une adaptation verticale spéciale de la régulation adaptative des trains roulants et une coordination dynamique transversale spéciale du gestionnaire de comportement dynamique permettent d'obtenir les meilleures performances possibles sur son tracé bosselé typique.