



Le nouveau concept ID. GTI

Première mondiale

Salon IAA Mobility de Munich, septembre 2023

Sommaire

L'essentiel

Volkswagen électrifie son icône sportive : première mondiale de la première GTI électrique à l'IAA	02
Une performance de GTI	02
Un design extérieur de GTI	04
Un concept intérieur de GTI	05
Des caractéristiques de GTI	08
Remarques	08



28/08/2023

Volkswagen électrifie son icône sportive : première mondiale de la première GTI électrique à l'IAA

- 100 % électrique, 100 % GTI : le concept ID. GTI¹ fait revivre l'émotion GTI, avec un dynamisme extraordinaire, dans le monde de la mobilité électrique.
- Un ADN légendaire réinterprété : le concept ID. GTI s'inspire, avec des technologies avancées et un design racé, de la GTI d'origine de 1976.
- L'injection devient intelligente : Le « i » du sigle magique GTI est plus que jamais synonyme de solutions intelligentes dans l'univers des voitures de sport.
- Le souhait des fans est exaucé : le concept ID. GTI est basé sur l'ID. 2all et se propose de devenir une voiture de sport de l'ère électrique adaptée à un usage quotidien.
-
- L'ID. GTI démontre, avec sa définition sportive globale, l'énorme potentiel de la future gamme de produits compacte.

Wolfsburg. GTI – Depuis des décennies, le sigle des voitures de sport compactes de Volkswagen. Golf GTI², Scirocco GTI, Polo GTI³, up! GTI⁴, des icônes. À présent, Volkswagen projette l'ADN de la GTI dans l'ère de l'électromobilité avec le nouveau concept ID. GTI¹. Ce concept-car électrisant sera présenté en première mondiale à l'occasion de l'IAA Mobility, qui se tiendra cette année à Munich (du 05 au 09/09/2023), pratiquement 48 ans jour pour jour après la présentation mondiale de la première Golf GTI au salon IAA de Francfort. Le concept ID. GTI reprend les bases de l'ID. 2all¹, qui a été présentée en mars dernier et qui retient l'attention dans le monde entier – une future voiture compacte électrique dont le prix de base devrait se situer aux alentours de 25 000 euros. Sa traction avant, son design attractif et ses proportions athlétiques font d'elle la base idéale d'une nouvelle GTI. Lorsque le designer en chef de Volkswagen, Andreas Mindt, a réalisé les premières esquisses de l'ID. 2all, il en imaginait déjà la version sportive. Tout comme l'ID. 2all, le concept ID. GTI est bien plus qu'un simple « showcar » : il laisse entrevoir un avenir passionnant pour la GTI, dont le développement de série a déjà été décidé.

UNE PERFORMANCE DE GTI

La suprématie d'une GTI. La façon dont la première GTI électrique déploie sa dynamique, c'est un nouveau et puissant ressenti GTI. Et chaque conducteur dispose de la puissance la plus élevée et du couple maximal presque instantanément, comme c'est toujours le cas sur les véhicules électriques. Pour la transmission sur l'essieu avant, Volkswagen a combiné l'univers de l'ID. GTI électrique à celui de la Golf GTI turbo. À l'instar de la génération actuelle de cette voiture de sport iconique, le concept car est en effet également équipé d'un blocage transversal de l'essieu avant, dont la régulation électronique est assurée par un gestionnaire de comportement dynamique. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport⁵ furent les premiers véhicules Volkswagen à être dotés de cette commande de traction. Avec le concept ID. GTI, un véhicule électrique bénéficie donc pour la première fois à son bord de ce système intelligent. De plus, le

Contact médias

Volkswagen Communications
Product Communications
Štěpán Řehák
Porte-parole Design & Concept Cars
Tél. : +49 (0) 17 25 12 20 78
stepan.rehak@volkswagen.de

Martin Hube
Porte-parole ID.2, Passat, Arteon,
Touareg, VHR
Tél. : +49 53 61 94 98 74
martin.hube@volkswagen.de



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





« I » du sigle GTI, signifiant « injection », est aujourd’hui synonyme d’intelligence pour une propulsion et des trains roulants ultra-performants. Avec son concept ID. GTI, Volkswagen présente ainsi un nouveau stade d’évolution de ces systèmes électroniques de gestion du comportement dynamique, qui travaillent en réseau. L’avantage en est le suivant : le gestionnaire de comportement dynamique du concept ID. GTI intègre aussi la transmission dans la commande, mais d’une manière encore plus prononcée que sur les modèles essence, puisque le réglage du moteur électrique peut varier quasiment sans limites. Cela permet de disposer d’une transmission GTI aux caractères les plus divers : à l’aide de la « commande d’expérience GTI » placée sur la console centrale, le conducteur peut choisir le type de transmission de l’ID. GTI qu’il souhaite utiliser. Par exemple, il est pour la première fois possible de régler la transmission, les trains roulants, la direction, le son et même les points de changement de vitesse simulés, dans la veine des modèles GTI historiques, tels que la Golf GTI I de 1976, la première Golf GTI II 16V de 1986 ou la légendaire Golf GTI IV « 25 ans de GTI » de 2001. Ainsi, le concept ID. GTI devient une machine qui permet à ses conducteurs de remonter le temps sur les chapeaux de roue.

Fascination pour la GTI. Thomas Schäfer, Directeur de la marque Volkswagen, résume la nouvelle fascination pour la GTI : « La combinaison parfaite du plaisir de conduire et des performances au quotidien, voilà ce que représentent les trois lettres GTI depuis des décennies. Avec l’ID. GTI Concept, l’ADN de la GTI s’inscrit dans l’ère de l’électrique : toujours aussi sportive, iconique, technologiquement avancée et accessible. Elle est toutefois réinterprétée pour l’avenir : électrique, entièrement connectée et hautement émotionnelle. Plaisir de conduire et durabilité vont de pair. Voilà l’avenir de la GTI, pour notre marque, pour les fans. Ce modèle fait partie intégrante de notre offensive électrique. Une voiture de sport VW adaptée au quotidien pour l’ère électrique : 100 % électrique, 100 % émotion. »

L’avenir de la GTI. Andreas Mindt est Directeur du Design de la marque Volkswagen depuis 2023. Avant de devenir designer en chef de Bentley et directeur du design extérieur chez Audi, il avait déjà été durant de longues années l’un des designers pionniers de Volkswagen. On lui doit des best-sellers comme le premier Tiguan et la septième Golf. Andreas Mindt explique : « Avec le concept ID. GTI, nous voulons démontrer l’avenir prometteur de la philosophie GTI chez Volkswagen. À mes yeux, la puissante ID. 2all constitue la base de départ idéale pour une GTI électrique. Dès le premier coup de crayon précurseur de l’ID. 2all, j’avais déjà en tête la GTI. À présent, elle devient réelle. Et avec elle, nous projetons le concept GTI dans une nouvelle ère, celle de la mobilité électrique. »



UN DESIGN EXTÉRIEUR DE GTI.

Des proportions de GTI. Le concept ID. GTI adopte, comme la GTI d'origine, le design et la technologie d'un modèle grand public abordable. Et comme pour toutes les GTI avant elle, cette base est dynamisée et personnalisée avec les insignes caractéristiques de l'icône sportive. Cette transformation réussit notamment lorsque le design initial de la gamme possède déjà un potentiel GTI. Cela suppose des proportions bien définies et énergiques et la stabilité visuelle d'une carrosserie reposant avec assurance sur ses roues. L'ID. 2all possède ce potentiel. Voilà pourquoi le concept ID. GTI, qui en est dérivé, affiche une dynamique qui est normalement l'apanage de catégories de prix totalement différentes. Les chiffres parlent d'eux-mêmes pour l'ID. GTI : compacte avec 4 104 mm de long, présentant un empattement généreux de 2 600 mm, encadrée par d'imposantes jantes en alliage de 20 pouces et des pneus Performance 245/35. S'y ajoutent des porte-à-faux extrêmement courts. La GTI mesure 1 499 mm de haut pour 1 840 mm de large. Le concept ID. GTI est peint en « Argent diamant métallisé », une teinte empruntée à la première génération de Golf GTI.

Une calandre de GTI. Le concept car GTI présente à l'avant la caractéristique extérieure la plus emblématique et la mieux connue d'une GTI : le liseré rouge de la calandre, qui est dans ce cas presque fermée. La ligne rouge est fine mais distinctive. Dans la partie avant du concept ID. GTI, elle s'étend sur toute la largeur du concept car, en dessous des projecteurs à DEL à faisceau matriciel « IQ.LIGHT ». À droite, le monogramme GTI s'intègre en lettres rouges dans la ligne. Les projecteurs proprement dits sont encadrés par une barre transversale de LED. Un module matriciel est intégré dans chacun des projecteurs. Le logo VW est également éclairé en blanc.

Un pare-chocs de GTI. Le design du pare-chocs GTI, inspiré du sport automobile, est tout à fait inédit. Au centre, il possède un splitter avant noir, dominant, qui se prolonge vers le haut par une prise d'air arborant la structure en nid d'abeille typique d'une GTI (depuis la génération V). Dans la partie extérieure de la grille, on trouve deux œillets de remorquage rouges, identiques à ceux utilisés en compétition automobile. Sur les côtés, les designers ont intégré des feux de jour à LED verticaux dans les « rideaux d'air » noirs du pare-chocs avant. Les rideaux d'air dirigent le flux d'air vers les passages de roue, puis de manière ciblée vers l'extérieur, en vue d'améliorer le comportement aérodynamique et de refroidir les freins. Sur le plan visuel, le splitter avant plongeant et les feux de jour verticaux à LED donnent l'impression que le concept car est surbaissé et bien campé sur la route. L'avant de la voiture conjugue une fois de plus l'avenir et le passé, puisque la zone noir mat entourant le splitter et la prise d'air fait référence au spoiler et au pare-chocs de la Golf GTI I, qui descendaient déjà très bas à l'époque ; tous deux étaient noir mat.

Une silhouette de GTI. Le montant C'est le signe distinctif typique de la partie latérale de l'ID. 2all. C'est aussi un des éléments caractéristiques principaux de la silhouette du concept ID. GTI. La stabilité visuelle du montant C se fond littéralement dans le flanc de la carrosserie et lui communique de la force. Un second élément de stabilité VW est le rebord des vitres rectiligne, soit la ligne latérale reliant le montant A au montant C. En association avec la Feature Line, qui s'étend parallèlement en dessous, et les bas de caisse musclés, une tension positive se dégage des surfaces, dévoilant un trait de



caractère propre à une Volkswagen et une GTI. Les bas de caisse sont en outre habillés d'éléments en matière plastique noir mat, qui améliorent le comportement aérodynamique de la voiture et lui confèrent, avec les grandes roues, un look sportif et bas sur la route.

Des jantes de GTI. Les élargisseurs de passages de roues en noir mat sont un autre trait distinctif de la GTI. Comme indiqué, les jantes en alliage léger de 20 pouces du type « Concept GTI » ont été spécialement conçues pour le concept car. Elles comportent huit doubles rayons et un cercle caractéristique comprenant également huit ouvertures ; les surfaces intérieures des jantes sont noires, tandis que les bords des huit ouvertures sont polis avec effet miroir. Des designs de roue personnalisés, comme les légendaires jantes « Pirelli » de la Golf GTI I et les jantes « Denver » de la Golf GTI V, font également partie des signes distinctifs d'une GTI traditionnelle.

Un spoiler de toit de GTI. Il y a 47 ans, les designers de la première Golf avaient réussi à créer une partie arrière GTI distinctive sans pour autant modifier les pièces de carrosserie. Ce faisant, ils n'avaient pas manqué de définir des caractéristiques typiques de la GTI. Il s'agissait notamment de la lunette arrière bordée de noir et du pare-chocs, qui était systématiquement noir et non pas chromé. Avec le concept ID. GTI, l'équipe de design Volkswagen a également réinterprété ces caractéristiques. Le cadre noir de la lunette arrière a été remplacé par un spoiler de toit noir, qui se prolonge latéralement par des éléments de guidage d'air également noirs. Le grand spoiler proprement dit, comme son équivalent sur l'actuelle Golf GTI Clubsport, est ouvert au niveau de la jonction avec le toit, à l'exception d'une petite nervure centrale. Le spoiler optimise ainsi la portance et minimise les turbulences de l'air. Sous le spoiler, une étroite bande de LED s'étend sur toute la largeur du véhicule et fait office de troisième feu stop.

Des feux arrière et un diffuseur arrière de GTI. Tandis que le concept ID. 2all est doté d'une barre transversale de feux arrière à LED de couleur rouge, ce bandeau présente une teinte plus foncée sur la GTI. Seuls les cadres des deux feux arrière 3D disposés à gauche et à droite et l'emblème VW s'illuminent en rouge clair. Une surface noire située sous la barre transversale des feux arrière reprend le thème du pare-chocs noir de la Golf GTI I. Le monogramme GTI est intégré au centre de cette surface. Le diffuseur arrière en deux parties, noir lui aussi, dégage une impression de puissance. Latéralement, cet élément aérodynamique se fond dans les élargissements des passages de roue, tandis qu'à l'arrière, il dépasse de la carrosserie et protège ainsi les surfaces peintes du pare-chocs. Le diffuseur rend ainsi lui aussi un petit hommage au pare-chocs noir de la première Golf GTI.

UN CONCEPT INTÉRIEUR DE GTI.

La GTI d'origine inspire le concept ID. GTI. En 1976, le premier modèle GTI présentait un intérieur au design spécifique qui suscitait déjà un certain engouement. À l'époque, ce sont les sièges sport aux motifs écossais, un volant à trois branches avec un creux central et un pommeau de levier de vitesses ressemblant à une balle de golf qui



transformaient une Golf en une GTI. Cela fonctionne toujours ainsi en 2023. Mais d'une manière totalement différente, qui ne manque pas d'éblouir :

Un volant GTI avec marquage 12 heures et une commande d'expérience qui présente la forme d'une balle de golf. Le volant à trois branches du concept ID. GTI est équipé d'un airbag positionné légèrement en bas, qui crée le lien visuel avec le volant (pot absorbeur de chocs) de la Golf GTI I. Le marquage 12 heures éclairé indique toujours la direction au conducteur. Les deux branches horizontales du volant multifonction possèdent chacune une molette ergonomique et deux touches. Le conducteur commande ainsi, entre autres, les instruments numériques configurables individuellement, l'affichage tête haute en réalité augmentée ainsi que des fonctions telles que le volume sonore. Comme la boîte de vitesses automatique se commande via un commodo inspiré de l'ID.7⁷, les designers de l'habitacle ont repris pour la « commande d'expérience GTI » multifonction de la console centrale le design en forme de balle de golf du premier pommeau de levier de vitesses GTI. Elle permet de choisir les différents profils de conduite et les looks personnalisés des cadrans.

Un poste de conduite de GTI. À l'intérieur du concept car, les écrans numériques permettent de créer de nouveaux designs et de nouvelles fonctions et ainsi d'expérimenter l'idée de la GTI de manière plus variée qu'auparavant. Il existe différents looks de tableau de bord pour les cadrans de l'ID. GTI : la configuration de base est le reflet de notre époque numérique actuelle, avec toutes les informations et fonctions imaginables, ainsi qu'un graphisme GTI sportif. En mode vintage, le tableau de bord numérique (27,7 cm/10,9 pouces) situé devant le conducteur se transforme par exemple en cadrans de Golf GTI I série 2, comme ceux qui équipaient la légendaire « GTI Pirelli », et se marient parfaitement au mode « Golf GTI I » activable avec la « commande d'expérience GTI ».

Affichage tête haute GTI et « mode GTI ». Avec l'affichage tête haute en réalité augmentée, les designers et les ingénieurs ont décidé de réinventer l'affichage. Ce dernier projette une nouvelle série de données sur le pare-brise, visibles dorénavant par le conducteur et aussi par le passager avant. À bord du concept car, le monde virtuel et le monde réel fusionnent désormais pour le passager aussi. Dans le profil de conduite standard, des informations, comme la vitesse, l'autonomie actuelle, sont ainsi projetées devant le conducteur et le passager avant. Dans cette configuration de base, l'éclairage d'ambiance et les écrans sont proposés dans la teinte blanche « GTI Silver Drive ». Dès que le conducteur active le nouveau « mode GTI », l'éclairage d'ambiance ainsi que les écrans changent de couleur et sont alors visibles dans la teinte rouge « GTI Red Turbo ». En tant que voiture de sport compacte dotée d'un centre de gravité très bas (batterie logée dans le plancher du véhicule) ainsi que d'un poids faible pour un véhicule électrique, le concept ID. GTI est, en effet, parfaitement adapté aux circuits automobiles du monde entier. Si le conducteur emprunte dans le « mode GTI » par exemple la Boucle Nord (Nordschleife) du Nürburgring, il peut voir le tracé et la position actuelle du concept ID. GTI sur le parcours, tout à gauche dans le pare-brise. S'il participe à une course, il peut en outre voir sa place actuelle sur la grille de départ et ses progrès (« GTI Achievements »). En outre, le passager avant voit notamment les temps par tour déjà réalisés. Le concept ID. GTI devient alors une projection du monde de demain et un exemple de ce qui pourrait être ou sera possible.



Media Information

Un système d'infodivertissement et des interfaces de GTI. L'écran tactile (diamètre : 32,7 cm/12,9 pouces) du système d'infodivertissement avec son graphisme et sa structure de menu intuitifs est proche de la série. Il en va de même de la barre de commande de climatisation située sous l'écran. La commande des principales fonctions de climatisation s'effectue au moyen de touches éclairées. Au milieu de la barre de climatisation – aussi facilement accessible par le conducteur que par le passager avant – se trouve un petit bouton rotatif, qui permet de régler facilement le volume du système d'infodivertissement. Un étage plus bas sur la console centrale, on trouve deux grandes interfaces de recharge par induction pour smartphones ; ces derniers y sont fixés par aimantation. La « commande d'expérience GTI », qui est également, comme nous l'avons indiqué, intégrée dans la console centrale, permet le réglage d'autres fonctions du véhicule. De nombreuses interfaces USB-C (45 W) réparties dans l'habitacle alimentent les smartphones. Une prise de courant 230 V pleinement utilisable permet d'alimenter tous les appareils de plus grande taille imaginables.

Siège GTI avec un battement de cœur « GTI Heartbeat ». Tout comme les sièges sport de la première Golf GTI, ceux du concept ID. GTI sont parfaitement ergonomiques. Les surfaces de l'assise sont bien entendu réalisées dans un motif écossais réinterprété. Le tissu s'appelle « Jack-e » (au lieu de « Jacky » comme dans la Golf GTI VI). Le dossier de siège du conducteur est en outre équipé d'un capteur de pulsations (« GTI Heartbeat »). Il s'agit d'un élément à LED à pulsations rouges. Le verrouillage du concept car à l'aide de la radiocommande active l'alarme antivol ainsi que les battements de cœur « GTI Heartbeat » visibles depuis l'extérieur, signalant au conducteur que le véhicule est verrouillé.

Une aptitude à l'utilisation quotidienne de GTI. L'habitacle du concept ID. GTI se caractérise par un design aux lignes sobres, une qualité élevée et une utilisation intuitive. Cinq personnes peuvent prendre place à bord de ce modèle à quatre portes. Le coffre affiche lui aussi un volume généreux de 490 litres. En outre : comme le concept ID. GTI partage le package MEB-Entry avec l'ID. 2all, il se caractérise par les mêmes détails pratiques. Il s'agit notamment de caractéristiques telles qu'un compartiment de rangement supplémentaire sous le double plancher de chargement, qui peut par exemple accueillir plusieurs caisses de boissons. Un autre rangement de 50 litres est situé sous la banquette arrière relevable au moyen d'une poignée : il a été spécialement conçu pour le câble de recharge et des ustensiles tels que la trousse de premiers secours, les gilets rétro-réfléchissants et le kit de crevaillon. Ce rangement verrouillable (sécurisé) offre par ailleurs suffisamment de volume pour des appareils d'assez grande taille, comme des ordinateurs portables et des tablettes, qui peuvent également y être rechargés. En rabattant la banquette arrière 60/40, le volume du coffre passe à 1 330 litres. De plus, le concept ID. GTI est adapté non seulement pour les courts trajets et les pistes de course, mais aussi pour les longs trajets, notamment grâce à sa transmission efficace, son poids faible, son bon comportement aérodynamique, ses trains roulants confortables malgré leurs caractéristiques sportives et sa batterie puissante.



DES CARACTÉRISTIQUES DE GTI

Concept ID. GTI ¹	
Motorisation	MEB Entry, traction
Longueur	4 104 mm
Largeur	1 840 mm
Hauteur	1 499 mm
Empattement	2 600 mm
Volume de rangement	490 à 1 330 l
Roues	245/35 R20

Remarques

1. Concept ID. GTI et ID. 2all : concepts cars.
2. Golf GTI, 6 vitesses : consommation de carburant (en cycle mixte), en l/100 km : 7,1 ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 161. Golf GTI, boîte DSG à 7 rapports : consommation de carburant (en cycle mixte), en l/100 km : 7,0 ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 160.
3. Polo GTI, boîte DSG à 7 rapports : consommation de carburant (en cycle mixte), en l/100 km : 6,4 ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 146.
4. up! GTI, 6 vitesses : consommation de carburant (en cycle mixte), en l/100 km : 5,5 ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 125 – 124.
5. Golf GTI Clubsport, boîte DSG à 7 rapports : consommation de carburant (en cycle mixte), en l/100 km : 7,4 ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 168.
6. ID.7 : concept car proche de la version de série.
 - Les indications d'autonomie sont des valeurs prévisionnelles selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Les valeurs réelles de l'autonomie selon le cycle WLTP peuvent varier en fonction de l'équipement. Celles-ci dépendent en outre du style de conduite, de la vitesse, de l'utilisation des équipements de confort / des accessoires, de la température extérieure, du nombre d'occupants / du chargement et de la topographie.
 - Les valeurs de consommation et d'émission indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prescrites par la loi. Le 1^{er} janvier 2022, le cycle d'essai WLTP a complètement remplacé le cycle d'essai NEDC, de sorte que les véhicules nouvellement homologués après cette date n'ont pas de valeurs NEDC.
 - Les données ne se réfèrent pas à un véhicule individuel et servent uniquement à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. Les options et les accessoires (pièces rapportées, taille des pneus, etc.) peuvent modifier des paramètres essentiels du véhicule, tels que le poids, la résistance au roulement et l'aérodynamique et peuvent influencer la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les performances d'un véhicule, au même titre que les conditions météorologiques et de circulation ainsi que le comportement individuel.
 - Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ mesurées selon le WLTP sont souvent supérieures à celles mesurées selon la norme NEDC en raison des conditions d'essai plus réalistes. Depuis le 1^{er} septembre 2018, il peut en résulter des modifications de la taxation des véhicules. Pour plus



d'informations sur les différences entre WLTP et NEDC, visitez le site

<http://www.volkswagen.de/wltp>.

- Pour plus d'informations sur la consommation officielle de carburant et les émissions spécifiques de CO₂ officielles de nouvelles voitures particulières, consultez le « Guide sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation électrique des nouvelles voitures particulières », disponible dans tous les points de vente et auprès de l'entreprise allemande DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern ou sur www.dat.de/co2.