

Mondial de l'Automobile, Paris, octobre 2014

## Première mondiale de la nouvelle Polo GTI

Remarque :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations et vidéos sur les nouvelles Volkswagen à l'adresse suivante : [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com). Identifiant utilisateur : ParisMondial ; code : VWNNews2014.

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

**Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne.** Ils peuvent être différents pour d'autres pays. Toutes les informations relatives à la consommation et aux émissions de CO<sub>2</sub> des nouveaux modèles fournies dans le présent communiqué de presse sont des valeurs prévisionnelles (dernière mise à jour en octobre 2014).

## **Première mondiale de la nouvelle Polo GTI à Paris**

### **L'icône compacte GTI de Volkswagen développe désormais 192 ch**

Moteur turbo de 1,8 litre et système d'infodivertissement haute technologie

Amortisseurs à réglage électronique et phares à LED en option

#### **Dix informations clés sur le lancement de la nouvelle Polo GTI :**

1. La Polo GTI quatrième génération s'inscrit dans la lignée des compactes puissantes dont la Polo G40 a été le précurseur.
2. Avec une puissance de 192 ch (141 kW) et un moteur TSI de 1,8 litre, la nouvelle Polo GTI affiche une puissance accrue de 12 ch (9 kW) par rapport à sa devancière.
3. Pour la première fois, la boîte 7 rapports DSG peut être remplacée par une boîte mécanique 6 vitesses.
4. Performances caractéristiques de GTI : de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes ; vitesse maximale : 236 km/h.
5. Le couple maximal développé par la nouvelle Polo GTI peut atteindre jusqu'à 320 Nm.
6. Châssis « Sport Select » (amortisseurs à réglage électronique) avec pack « Sport Performance » (harmonisation plus sportive de paramètres très variés sur simple pression sur un bouton) disponible en option.
7. Amortisseurs spéciaux, insignes GTI rouges, seuils de portes affirmés, spoiler arrière GTI spécifique.
8. Première Polo GTI équipée de phares principaux à LED en option.
9. Volant sport, combiné d'instruments et sièges sport dans le style de la plus grande Golf GTI.
10. En Allemagne, les préventes débiteront en octobre 2014. Lancement sur le marché en Europe à partir du mois de février 2015.

**Wolfsburg/Paris, octobre 2014.** GTI sont trois lettres qui caractérisent deux icônes automobiles : la Golf GTI et la Polo GTI. Souvent imitées, elles n'ont jamais été égales. Les versions d'origine sont signées Volkswagen. En 2013, le fabricant allemand a présenté sa toute dernière version de la Golf GTI. Dans le cadre du Mondial de l'Automobile qui se déroulera à Paris du 2 au 19 octobre, il dévoilera au public la nouvelle génération de la Polo GTI, un modèle compact mais puissant. Volkswagen poursuit ainsi à Paris l'histoire à succès des Polo particulièrement sportives, qui a débuté il y a près de 30 ans (en 1985) avec la légendaire Polo G40, et qui atteint cette année son apogée avec la Polo GTI quatrième génération. Emmenée par un nouveau moteur TSI 1.8 de 192 ch (141 kW), dont la puissance dépasse de 12 ch celle du moteur précédent (1.4 TSI), la Polo GTI se rapproche en termes de performance de la Polo R WRC, la plus puissante Polo de série jamais construite. C'est la version routière de la Polo, avec laquelle Volkswagen Motorsport a remporté d'emblée le championnat du monde des rallyes en 2013 et défendu le titre cette année avant même la fin de la saison.

**La GTI au même niveau que la R WRC.** La nouvelle Polo GTI atteint une vitesse maximale de 236 km/h, soit seulement 7 km/h de moins que la Polo R WRC de 220 ch (162 kW) dont les ventes sont épuisées, et passe de 0 à 100 km/h en 6,7 secondes dans les deux versions de boîtes de vitesses, ce qui réduit l'écart par rapport à la Polo R WRC à seulement 0,3 s. En matière de consommation, la nouvelle Polo GTI affiche une sobriété exemplaire : 5,6 l/100 km (129 g/km de CO<sub>2</sub>) avec la boîte DSG 7 rapports et 6,0 l/100 km (139 g/km de CO<sub>2</sub>) pour la version à boîte mécanique 6 vitesses. Sur ce point, la Polo R WRC (7,5 l/100 km) s'est fait doubler par la nouvelle Polo GTI.

### **Design et équipements extérieurs**

**Un design puissant et des insignes GTI caractéristiques.** La Polo GTI présentée à Paris est indiscutablement le fleuron sportif de la

gamme, aussi bien dans sa version deux portes que dans sa version quatre portes. Visuellement, le dynamisme du véhicule est souligné par les nouveaux pare-chocs, les insignes GTI caractéristiques de la marque, les jantes particulières, les liserés rouges dans la grille de calandre et le châssis sport de série.

**L'avant de la GTI.** Pour la première fois, la Polo GTI sera disponible en option avec des phares à LED pour les feux de route et les feux de croisement, auquel cas les feux de jours sont également à LED. Le liseré rouge qui encadre la grille de calandre à structure en nid d'abeilles caractéristique de GTI est un élément visuel marquant de la Polo GTI. Dans la nouvelle Polo GTI, il se poursuit jusque dans les phares. L'entrée d'air inférieure, aux dimensions considérablement supérieures, a également été dotée d'une nouvelle grille à structure en nid d'abeilles. Elle est encadrée sur les côtés de feux antibrouillard de série (avec éclairage directionnel) et de splitters (spoilers utilisés en sport automobile).

**Profil et arrière de la GTI.** Le profil et l'arrière du véhicule affichent un design sportif. Les seuils de porte saillants soulignent le caractère sportif de la Polo GTI au même titre que les nouvelles jantes en alliage léger de 17" au design GTI et les étriers de freins rouges que l'on aperçoit derrière les jantes. Le becquet arrière GTI, l'antenne de toit marquante, les feux arrière « rouge foncé », le diffuseur noir nervuré et la double sortie d'échappement chromée positionnée sur le côté gauche s'inscrivent parfaitement dans cette allure dynamique. Sans oublier les monogrammes GTI, qui ne doivent manquer sous aucun prétexte à l'arrière ni dans la grille de calandre ou dans les ailes de cette Polo.

**Coloris GTI.** Sept coloris sont disponibles pour la nouvelle Polo GTI : les teintes unies « Pure White », « Rouge Flash » et « Noir », les peintures métallisées « Reflet d'argent », « Deep Black » et « Blue Silk » ainsi que la peinture nacré « Blanc Oryx ».

## **Design et équipements intérieurs**

**Typique GTI.** La couleur GTI « rouge » confère quelques touches de couleur à l'habitacle sportif. Le volant sport inspiré de la Golf GTI arbore des coutures contrastantes rouges, de même que le levier de vitesses et le levier de frein à main. La bordure des tapis de sol est également rouge. Le conducteur et le passager prennent place sur des sièges sport réglables en hauteur et chauffants, revêtus du tissu exclusif « Clark » au niveau du bandeau central (surfaces extérieures « noires » avec coutures contrastantes rouges). Les sièges sport à carreaux font partie de l'équipement de base de l'icône sportive depuis la première GTI en 1976. Un accoudoir central à l'avant (avec casier de rangement), un combiné d'instruments au design GTI, le pavillon noir et les pédales à l'optique aluminium complètent l'atmosphère dynamique et exclusive à l'intérieur du véhicule.

**Tout pour la vie à bord.** Les équipements de série élargis comprennent par ailleurs un éclairage de plancher, un système Soundaktor, un détecteur de fatigue, l'affichage multifonctions Plus, le système d'infodivertissement « Composition Touch », le ParkPilot (à l'avant et à l'arrière), des buses de liquide lave-glace chauffées à l'avant et des lave-phares, pour ne citer que quelques-uns des nombreux équipements intérieurs de série dont est dotée la nouvelle Polo GTI.

**Infodivertissement progressif.** Les systèmes de radio et de radionavigation de la Polo GTI ont également été revus. Représentant la deuxième génération du système d'infodivertissement modulaire MIB, ils sont à la pointe de la technologie dans ce domaine. Les systèmes embarquent – selon les versions – des fonctions telles que le streaming audio par Bluetooth (avec affichage de la couverture et commande par écran tactile en fonction du smartphone), des capteurs de proximité (affichage de détails supplémentaires en approchant la main), la fonction zoom sur les cartes en mode navigation (avec deux doigts, comme sur un smartphone) et le couplage du téléphone portable à l'antenne extérieure via l'interface sans fil de téléphonie mobile « Comfort ».

Les quatre systèmes, à savoir « Composition Touch » (de série dans la Polo GTI), « Composition Colour », « Composition Media » et « Discover Media », peuvent être équipés de la réception radio numérique DAB+. Certaines applications de smartphone peuvent être utilisées sur l'écran tactile via la technologie MirrorLink™.

### **Moteur turbo, boîte mécanique et boîte à double embrayage**

**1.8 TSI de 192 ch.** La nouvelle Polo GTI est embarquée par un quatre-cylindres de 192 ch (141 kW) de la gamme EA 888. Cylindrée : 1 798 cm<sup>3</sup>. La Polo GT (150 ch / 110 kW), qui est le modèle moins puissant le plus proche, possède 42 ch de moins que la Polo GTI. Le moteur TSI 1.8 de la nouvelle Polo GTI développe sa puissance maximale entre 4 200 et 6 200 tr/min pour la version à boîte mécanique 6 vitesses et entre 5 400 et 6 200 tr/min pour le modèle à boîte DSG 7 rapports. Les différences sont d'ordre technique et imputables aux différents paramètres de construction. Même chose pour les couples : la version DSG développe son couple maximal de 250 Nm entre 1 300 et 5 400 tr/min, tandis que la version à boîte mécanique affiche un couple maximal de 320 Nm entre 1 400 et 4 200 tr/min. Les différences de couple n'ont aucune influence sur les performances classiques du véhicule (vitesse maximale et accélération de 0 à 100 km/h). Néanmoins, la version à boîte mécanique se révèle légèrement plus agile en matière de motricité, tandis que la version DSG utilise le carburant de manière encore plus efficace.

**Commande variable des soupapes.** Indépendamment de la boîte de vitesses choisie et donc du couple maximal, le TSI 1.8 est un moteur haute technologie. L'une des caractéristiques techniques du moteur essence à injection directe est l'évacuation vers le turbocompresseur des gaz d'échappement avec refroidissement par eau entièrement intégré à la culasse. Ce mode de refroidissement des gaz d'échappement contribue de manière déterminante à réduire la consommation du véhicule. Au-delà, le TSI dispose d'une commande variable des soupapes avec double réglage de l'arbre à cames.

D'autre part, la levée des soupapes est réglable sur deux niveaux côté échappement. Cette solution permet de gérer au mieux les alternances de charge en termes de performances, de consommation et d'émission de gaz d'échappement. Par ailleurs, le moteur quatre cylindres se distingue par un double système d'injection (directe et via collecteur d'admission). Comme toutes les Polo dernière génération, la GTI est conforme à la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement.

### **Architecture du châssis et système de freinage**

**Essieu McPherson à l'avant et multibras à l'arrière.** Le châssis sport de la Polo GTI gratifie le véhicule d'une agilité et d'une sécurité considérables. Le châssis s'appuie sur une architecture de base composée d'un essieu avant McPherson et d'une suspension multibras à l'arrière. La carrosserie de la GTI a été abaissée de 10 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière par rapport aux modèles Polo moins puissants. Les ingénieurs châssis ont réussi à réduire à un minimum la tendance au roulis de la Polo GTI à la conduite extrêmement agile et précise, grâce notamment à un stabilisateur plus puissant sur l'essieu avant. Chaussées de pneumatiques 215/40, les jantes en acier léger de 17 pouces « 7½ J », et non plus « 7 J », contribuent également à optimiser le comportement de conduite. La manipulation du véhicule est par ailleurs optimisée par une nouvelle direction électromécanique offrant un comportement de direction extrêmement précis et un ressenti optimal au conducteur.

**Châssis « Sport Select » avec pack « Sport Performance ».** Pour la première fois, Volkswagen a doté la Polo GTI d'amortisseurs à réglage électronique, au cœur du nouveau châssis optionnel « Sport Select » proposé sur la GTI avec le pack « Sport Performance ». Les réglages de base du châssis sont sportifs, mais plus confortables qu'un châssis Sport traditionnel. En appuyant sur la touche « Sport » (dans la partie supérieure de la console centrale), le conducteur actionne une vanne de commande électromécanique qui lui permet d'alterner entre un réglage de base sportif mais toujours très

confortable et une courbe d'amortissement caractéristique d'un châssis sport. Parallèlement, grâce au pack « Sport Performance », la courbe caractéristique de la nouvelle direction assistée électromécanique et celle de la pédale d'accélérateur sont encore plus sportives tandis que le bruit du moteur perçu à l'intérieur du véhicule est modifié par le système Soundaktor. Enfin, les Polo GTI qui embarquent la boîte DSG 7 rapports passent automatiquement du mode « D » en mode « S ».

**Freins.** La Polo GTI est équipée d'un solide système de freins de 16 pouces. Elle est dotée de disques de freins ventilés d'un diamètre de 310 mm à l'avant et de disques de 230 mm de diamètre à l'arrière. Les étriers de freins rouges sont typiques de la GTI.

**ESC-Sport.** Bien entendu, la Polo GTI est elle aussi dotée de série du contrôle dynamique de trajectoire ESC pouvant être adapté pour les interventions sur circuit. Dans le détail, une brève pression sur la touche ESC permet d'éteindre la régulation d'antipatinage à la traction (ASR). Si le conducteur appuie plus de trois secondes sur la touche ESC, il active la fonction ESC-Sport. Dans ce cas, le seuil de réglage ESC est corrigé à la hausse. L'intervention retardée de la fonction ESC présente des avantages en matière de dynamisme, notamment sur circuit. Il est ainsi possible de renoncer à désactiver entièrement la fonction ESC. Le conducteur peut également sélectionner directement les modes ESC « ASR off » et « ESC-Sport » via un menu correspondant du système d'infodivertissement. ESC intègre par ailleurs le système antiblocage des roues ABS, l'aide au démarrage en côte, la régulation du couple d'inertie du moteur (MSR), le blocage de différentiel électronique (EDS) ainsi que la fonction de conduite dynamique (XDS+), nouvelle sur la Polo GTI. Associés au châssis à la fois neutre et sportif et à la direction assistée électromécanique d'une précision exceptionnelle, ces systèmes électroniques offrent le meilleur niveau de sécurité active et de dynamisme possible.