

Nouvelle Polo GTI

Présentation presse internationale

Valence, novembre 2014

Remarque :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations et vidéos sur la nouvelle Polo GTI à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant utilisateur : vwpologti ; code : valencia2014.

Les désignations TSI et DSG sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe 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.

Sommaire

En bref

Polo GTI – Résumé	page 03
--------------------------	---------

Principaux aspects

Moteur et boîtes de vitesses	page 06
-------------------------------------	---------

Châssis et systèmes d'aide à la conduite	page 09
---	---------

Design et équipements extérieurs	page 13
---	---------

Design et équipements intérieurs	page 15
---	---------

Caractéristiques techniques	page 18
------------------------------------	---------

GTI compacte quatrième génération

236 km/h pour seulement 5,6 l/100 km avec la boîte DSG

Moteur TSI 192 ch et châssis « Sport Select » optionnel

La Polo GTI nouvelle version sera proposée avec boîte mécanique et boîte DSG

Dix informations clés sur la nouvelle Polo GTI :

1. Le moteur TSI 1,8 l de la nouvelle Polo GTI développe 192 ch (141 kW), soit 12 ch (9 kW) de plus que son prédécesseur.
2. Une boîte manuelle 6 vitesses est de nouveau disponible en plus de la boîte DSG 7 vitesses.
3. Les performances sont dignes de la griffe GTI : 0 à 100 km/h en 6,7 s ; vitesse maximale 236 km/h.
4. La nouvelle Polo délivre un couple allant jusqu'à 320 Nm.
5. Châssis « Sport Select » optionnel (amortisseurs à réglage électronique) avec « Kit Sport Performance » (réglages plus sportifs de multiples paramètres par une simple pression sur une touche).
6. Style GTI : pare-chocs, grille de calandre et phares spécifiques avec un liseré rouge caractéristique, jupes latérales marquantes, becquet arrière individuel, jantes en alliage léger 17".
7. Première Polo GTI avec phares principaux à LED en option.
8. Volant Sport, combiné d'instruments et sièges Sport haut de gamme dans le style de sa grande sœur, la Golf GTI.
9. La nouvelle Polo GTI perpétue la tradition d'une gamme de citadines puissantes inaugurée par la Polo G40 en 1985.
10. Les préventes sont déjà ouvertes en Allemagne et la Polo GTI nouvelle génération arrivera sur le marché européen à partir de février 2015.

- **Wolfsburg/Valence, novembre 2014.** Le compte à rebours en vue du lancement de la nouvelle Polo GTI est enclenché. Avec 192 ch (141 kW), soit 12 ch de plus que sur la version précédente, la Polo GTI égale presque les performances de la Polo de série la plus puissante jamais construite : la « R WRC ». Cette version homologuée pour la route a permis à Volkswagen Motorsport de remporter d’emblée le Championnat du monde des rallyes en 2013 et de défendre son titre avec succès en 2014.
- **La boîte mécanique de retour.** Avec une vitesse maximale de 236 km/h, la nouvelle Polo GTI ne concède que 7 km/h à la Polo R WRC de 220 ch (162 kW), aujourd’hui en rupture de stock. Alors que la génération précédente était proposée exclusivement avec une boîte automatique à double embrayage, la boîte manuelle est de retour sur la Polo GTI nouvelle version. Dans les deux cas, la Polo GTI passe de 0 à 100 km/h en 6,7 s, ce qui la place à 0,3 s de la Polo R WRC, un écart pas plus long qu’un battement de paupières. La lecture des chiffres de consommation permet de juger de l’efficacité de la nouvelle Polo GTI : 5,6 l/100 km (129 g/km CO₂) avec la boîte DSG 7 vitesses et 6,0 l/100 km (139 g/km CO₂) avec la boîte manuelle 6 vitesses. En l’espèce, la Polo R WRC (7,5 l/100 km) est clairement distancée par la nouvelle Polo GTI.
- **Un design fort, des insignes GTI suggestives.** À l’extérieur, la nouvelle Polo GTI exprime son dynamisme par de nouveaux pare-chocs, des jupes latérales saillantes, un emblème GTI sur l’aile avant, des insignes GTI caractéristiques telles que le liseré rouge sur la grille de calandre spécifique et dans les phares. Pour la première fois, la Polo GTI est disponible en option avec des phares à LED pour les feux de route et les feux de croisement ; dans ce cas, l’éclairage des feux de jour est également produit par des LED. Les nouvelles jantes en alliage léger au design GTI (7,5 J × 17) confèrent une touche sportive supplémentaire à la Polo GTI, tout comme les étriers de frein rouge qui brillent en arrière-plan et le châssis sport, également de série. Le tableau est

complété à l'arrière par le becquet de toit GTI, les feux arrière rouge foncé, le diffuseur à structure nervurée noire et la double sortie d'échappement chromée.

- **Design et équipements intérieurs.** Le rouge, couleur emblématique de la GTI, anime également l'habitacle. Le volant Sport cuir, adapté de la Golf GTI, arbore des surpiqûres contrastantes rouges, à l'image du levier de vitesses et du levier de frein à main. Les tapis de sol sont entourés d'un liseré rouge. Le conducteur et le passager avant sont installés sur des sièges Sport haut de gamme chauffants et réglables en hauteur, dont la bande centrale est revêtue du tissu exclusif « Clark » (surfaces extérieures en « Noir » avec surpiqûres contrastantes rouges). Le nouveau combiné d'instruments au design GTI, la garniture de pavillon noire et les pédales d'aspect aluminium complètent l'ambiance sportive. L'actionneur acoustique, le détecteur de fatigue, le système de freinage anti-multicollision et le système d'aide au stationnement sont également de série.
- **Nouvel univers d'infodivertissement.** Les systèmes d'infodivertissement de la Polo GTI sont également de conception nouvelle. Selon les versions, ils intègrent des fonctions telles que le streaming audio par Bluetooth, des capteurs de proximité et la possibilité de zoomer sur les cartes à l'aide de deux doigts en mode Navigation. Les quatre modèles « Composition Touch » (de série), « Composition Colour », « Composition Media » et « Discover Media » peuvent être équipés de la réception radio numérique DAB+. De plus, certaines applications de smartphone peuvent être utilisées sur l'écran tactile via la technologie MirrorLink™.
- **Châssis « Sport Select » et ESC Sport.** Volkswagen propose pour la première fois des amortisseurs à réglage électronique sur la Polo GTI. Cette technologie est au cœur du nouveau châssis optionnel « Sport Select », proposé systématiquement avec le « Kit Sport Performance » (réglage plus sportif de différents paramètres par une simple pression sur une touche) sur la GTI.

Bien sûr, la Polo GTI est équipée de série du correcteur électronique de trajectoire ESC dont le mode opératoire peut être adapté pour un usage sur circuit.

Moteur turbo avec boîte mécanique ou boîte à double embrayage

Le nouveau 1.8 TSI délivre un couple maximum de 320 Nm

Le TSI cumule injection directe et injection dans le collecteur d'admission

Le 1.8 TSI délivre sa puissance maximale dès les plus bas régimes

Wolfsburg/Valence, novembre 2014. Le cœur dynamique de la Polo GTI est un quatre-cylindres de conception nouvelle issu de la gamme EA888. La version 2,0 l de cette famille de moteurs anime notamment la Golf GTI. La nouvelle Polo GTI accueille aujourd'hui la troisième génération de moteurs EA888 avec une cylindrée de 1 798 cm³. Ce moteur turbo essence à injection directe développe une puissance de 192 ch (141 kW). Cette puissance maximale est libérée entre 4 200 et 6 200 tr/min (version boîte manuelle 6 vitesses) ; avec la boîte DSG 7 vitesses, la puissance maximale est disponible de 5 400 à 6 200 tr/min. Ces écarts sont dus à des différences de paramètres entre les boîtes. Il en va de même pour le couple, puisque la version DSG offre un couple maximum de 250 Nm de 1 250 à 5 300 tr/min quand la version avec boîte manuelle culmine à 320 Nm entre 1 450 et 4 200 tr/min. Les divergences de couple n'ont aucune incidence sur les performances classiques (vitesse maximale et 0 à 100 km/h). Si la version avec boîte mécanique affiche une motricité plus alerte, la version DSG fait un usage encore plus parcimonieux du carburant.

Injection directe et injection dans le collecteur d'admission.

Quels que soient la boîte de vitesses retenue et le couple maximum induit, le 1.8 TSI est un moteur de haute technologie. La troisième génération de ce bloc rassemble différentes technologies innovantes et inédites. Parmi celles-ci figure la conduite des gaz d'échappement vers le turbocompresseur refroidie par eau, entièrement intégrée à la culasse. Ce collecteur d'échappement intégré refroidi par eau

contribue grandement à abaisser la consommation à pleine charge. Le TSI dispose d'une commande variable des soupapes à double réglage d'arbre à cames. D'autre part, la levée des soupapes est réglable sur deux niveaux côté échappement, ce qui permet de gérer au mieux les alternances de charge en termes de performances, de consommation et de rejets polluants. De plus, le quatre-cylindres se caractérise par un double système d'injection haute pression (200 bar), avec injection directe et injection dans le collecteur d'admission. La possibilité de choisir le type d'injection permet d'abaisser les émissions de particules, mais aussi de réduire la consommation sur une large plage de régimes.

Gestion thermique intelligente. Autre innovation technologique importante, la commande de distributeur rotatif de conception entièrement nouvelle est introduite pour la première fois sur ce moteur dans le but de mettre en œuvre une gestion thermique intelligente. Durant la phase de mise en action du 1.8 TSI, il est par exemple possible de bloquer complètement l'arrivée du liquide de refroidissement dans le moteur ou de le réduire au minimum afin d'amener plus rapidement le quatre-cylindres à température de service. Une fois que le moteur est chaud, la température du liquide de refroidissement est adaptée à la température idéale pour le moteur de façon extrêmement rapide et entièrement variable, en tenant compte des appels de charge et des conditions périphériques extérieures.

Nouveau turbocompresseur et allégement. Le poids du moteur, équipé d'un nouveau turbocompresseur Mono Scroll, a été réduit, principalement grâce à l'emploi d'un nouveau carter-cylindres à paroi fine (3 mm d'épaisseur), d'un vilebrequin allégé, du collecteur d'échappement intégré, d'une cuvette-carter à huile en matériau synthétique et de vis en aluminium. Le gain de poids total s'élève à 5,4 kg.

L'agilité et l'efficacité. Le résultat de tous ces efforts est plus que concluant : la refonte de tous les ensembles fonctionnels, incluant la réduction des frottements internes, fait du 1.8 TSI de la Polo GTI

l'un des moteurs les plus efficaces et les plus agiles de sa catégorie. Comme toutes les Polo de dernière génération, la GTI respecte la norme Euro 6 sur les gaz d'échappement. La consommation et les émissions souscrivent par conséquent aux exigences de développement durable : 5,6 l/100 km (129 g/km CO₂) avec la boîte DSG 7 vitesses et 6,0 l/100 km (139 g/km CO₂) avec la boîte manuelle 6 vitesses. En regard, les performances routières sont excellentes. Ainsi, la Polo GTI passe de 0 à 100 km/h en 6,7 s et peut rouler jusqu'à 236 km/h, et ce quelle que soit la boîte de vitesses.

Les boîtes de vitesses

6 et 7 vitesses. La nouvelle Polo GTI est livrée de série avec une boîte 6 vitesses bien étagée et assurant des passages d'une grande précision. Les amateurs d'efficacité, de dynamique et de confort extrêmes se tourneront vers la boîte à double embrayage DSG 7 rapports optionnelle. Différents paramètres, courbes caractéristiques et cartographies permettent d'adapter la boîte automatique au moteur GTI de 192 ch.

Châssis et systèmes d'aide à la conduite

Nouveau châssis Sport Select

Première Polo GTI avec amortisseurs à réglage électronique

L'ESC Sport peut être adapté pour un usage sur circuit

La nouvelle direction assistée électromécanique améliore la maniabilité

Wolfsburg/Valence, novembre 2014. Entièrement remanié, le châssis sport de la Polo GTI permet une maniabilité caractérisée par une agilité et une sécurité extrêmes. Il repose sur une architecture de base composée d'un essieu avant McPherson et d'une suspension arrière à bras tirés. La carrosserie de la GTI a été abaissée de 15 mm par rapport aux modèles de Polo moins puissants. Les ingénieurs châssis sont parvenus à réduire au minimum la tendance au roulis de la Polo GTI, extrêmement agile et précise à conduire. Pour ce faire, ils ont renforcé la barre stabilisatrice utilisée sur l'essieu avant. L'amélioration du comportement routier est également le fait des jantes en alliage léger, désormais de 7,5" de large au lieu de 7,0". Ces jantes 17" au nouveau design sont chaussées de pneumatiques 215/40. La maniabilité est encore améliorée par l'arrivée d'une nouvelle direction. Bien sûr, le correcteur électronique de trajectoire ESC est également disponible de série à bord de la Polo. Sans oublier l'affichage du contrôle de pression des pneus (RKA), également de série. Par ailleurs, la sécurité à bord de la nouvelle Polo GTI est renforcée par un système de freinage anti-multicollision et par le détecteur de fatigue, ces deux équipements étant fournis de série.

Direction électromécanique. La Polo GTI embarque pour la première fois une direction électromécanique dont les caractéristiques ont été adaptées aux qualités dynamiques du modèle phare de la gamme. Ce dispositif compact est intégré directement à la colonne de direction. La nouvelle direction de la Polo se

caractérise par un comportement très réactif et un excellent rattrapage des irrégularités de la chaussée. Le couple de braquage choisi par le conducteur est assisté par un moteur électrique qui délivre son couple à la colonne de direction via un engrenage à vis sans fin.

Châssis « Sport Select » incluant le « Kit Sport Performance ».

Volkswagen propose pour la première fois des amortisseurs à réglage électronique sur la Polo GTI. Cette technologie est au cœur du nouveau châssis optionnel « Sport Select », proposé systématiquement avec le « Kit Sport Performance » sur la GTI. 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. Le « Kit Sport Performance » confère une allure encore plus sportive à la courbe caractéristique de la nouvelle direction assistée électromécanique ainsi qu'à celle de la pédale d'accélérateur. Dans le même temps, l'actionneur acoustique permet de modifier la sonorité du moteur telle qu'elle est perçue dans l'habitacle. Last but not least : sur les modèles de Polo GTI équipés d'une boîte DSG 7 vitesses, la boîte passe automatiquement de la position « D » à la position « S ».

Freins. La Polo GTI est dotée de freins 16" robustes. On trouve des disques ventilés de 310 mm de diamètre à l'avant et des disques de 230 mm à l'arrière. De l'extérieur, on remarque les étriers de frein rouges, typiquement GTI.

ESC Sport. Comme indiqué, la Polo GTI est équipée de série du correcteur électronique de trajectoire ESC dont le mode opératoire peut être adapté pour un usage sur circuit. Concrètement, en appuyant brièvement sur le bouton ESC, le conducteur désactive la régulation d'antipatinage à la traction (ASR). S'il maintient le bouton ESC enfoncé plus longtemps que trois secondes, il active le

mode « ESC Sport ». Dans ce cas, le seuil d'activation de l'ESC est relevé et son intervention plus tardive confère à la Polo GTI un profil plus dynamique, particulièrement intéressant sur circuit. Ces avantages s'ajoutent à ceux du XDS+, toujours actif, pour produire des performances excellentes sur circuit avec un style de conduite très sportif. Via un menu du système d'infodivertissement, le conducteur a la possibilité de sélectionner directement les modes « ASR off » et « ESC Sport » de l'ESC. L'ESC inclut également le système antiblocage des roues (ABS), l'aide au démarrage en côte, la régulation du couple d'inertie du moteur (MSR), les blocages de différentiel électronique (EDS) et, comme indiqué précédemment, la fonction dynamique XDS+, inédite sur la Polo GTI. Ces systèmes électroniques apportent un maximum de sécurité active et de dynamisme en association avec le châssis neutre et sportif et la direction assistée électromécanique.

XDS+. Techniquement, le blocage électronique de différentiel XDS+ est une fonction de conduite dynamique intégrée au correcteur de trajectoire électronique ESC. Constituant une évolution du système XDS utilisé pour la première fois sur la Golf, ce nouveau dispositif accroît l'agilité du véhicule et réduit l'angle de direction nécessaire grâce à des interventions ciblées sur les freins au niveau des roues intérieures des deux essieux. XDS+ agit par ailleurs sur tous les coefficients de frottement de la route. La précision du comportement routier s'en trouve augmentée même sur la neige. Les propriétés existantes du XDS, notamment la réduction considérable du sous-virage et la traction accrue, ont également été perfectionnées.

Freinage antimulticollision. Le freinage anti-multicollision de série est l'un des points forts technologiques de la nouvelle Polo GTI. Le freinage anti-multicollision freine automatiquement le véhicule accidenté afin d'éviter d'éventuels impacts consécutifs ou d'en minimiser la portée. Le déclenchement du système est basé sur la détection d'un impact primaire. En cas de freinage automatique, le conducteur conserve la maîtrise de la voiture. Le freinage anti-multicollision peut à tout moment être « repris en main » par le

conducteur. Ainsi, si ce dernier appuie sur l'accélérateur, il sera immédiatement désactivé. Le freinage anti-multicollision est également mis hors fonction si le conducteur procède lui-même à un freinage d'urgence impliquant une décélération encore plus forte.

Détecteur de fatigue. Fourni de série sur la Polo GTI, le détecteur de fatigue avertit le conducteur par un signal sonore de cinq secondes dès qu'il détecte une baisse de concentration et préconise une pause en affichant un message ad hoc sur l'ordinateur de bord. Si le conducteur n'observe pas de pause durant les quinze minutes qui suivent, l'alerte est réitérée.

Un design fort, des insignes GTI suggestives

La Polo GTI revendique visuellement son statut de fleuron

Les phares à LED optionnels remplacent les phares xénon

Design personnalisé GTI et jantes 17 pouces de série

Wolfsburg/Valence, novembre 2014. En version deux portes ou quatre portes, la nouvelle Polo GTI décline visuellement son identité de fleuron sportif de la gamme. La nouvelle Polo GTI exprime son dynamisme par des pare-chocs redessinés et des insignes GTI caractéristiques telles que les jantes au design spécifique ou le liseré rouge sur la grille de calandre et dans les phares H7 ou LED (en option). D'autre part, la Polo GTI est dotée d'un châssis sport abaissé de 15 mm. Avec une longueur extérieure de 3 983 mm et une largeur de 1 682 mm (1 901 mm avec rétroviseurs extérieurs), la Polo (hauteur de 1 443 mm) fait partie des sportives les plus compactes du marché.

Avant GTI. Pour la première fois, la Polo GTI est disponible en option avec des phares à LED pour les feux de route et les feux de croisement ; dans ce cas, l'éclairage des feux de jour est également produit par LED. Le liseré rouge qui encadre la grille de calandre à nid-d'abeilles fait partie des attributs emblématiques d'une Polo GTI. Sur la GTI nouvelle génération, il se prolonge jusque dans les phares. La prise d'air inférieure, beaucoup plus grande, reçoit elle aussi une grille à nid-d'abeilles de conception nouvelle. Elle est bordée par les phares antibrouillard de série (incluant les feux de virage) et des « splitters » (spoilers utilisés en compétition automobile). La dotation GTI de série inclut à l'extérieur le système d'aide au stationnement (à l'avant et à l'arrière), des buses de liquide lave-glace chauffées à l'avant et un lave-phares.

Phares LED. Compte tenu de leur type de construction et des réflecteurs marquants, les phares LED à double optique, au design avant-gardiste et riche en détails, se reconnaissent de loin. La lumière des phares LED est encore plus blanche et semblable à la lumière du jour que celle des phares xénon. Elle fatigue moins les yeux du conducteur lors des trajets de nuit ou à la tombée du jour.

Silhouette et arrière GTI. Les éléments de design sportifs marquent également de leur empreinte la silhouette et l'arrière de la Polo GTI. Les jupes latérales saillantes confèrent une touche sportive supplémentaire à la Polo GTI, tout comme les nouvelles jantes en alliage léger (7,5 J × 17) au design GTI et les étriers de frein rouge qui brillent en arrière-plan. Le tableau est complété à l'arrière par le becquet de toit GTI, les feux arrière « Rouge Foncé », le diffuseur à structure nervurée noire et la double sortie d'échappement chromée positionnée sur la gauche. Last but not least, les sigles GTI sont indispensables à l'arrière et sur la grille de calandre, mais aussi sur les ailes de cette Polo.

Coloris GTI. La nouvelle Polo GTI arrive avec sept couleurs de peinture : les peintures unies « Pure White », « Rouge Flash » et « Noir », les peintures métallisées « Reflet d'Argent », « Deep Black » et « Blue Silk », ainsi que la peinture nacrée « Blanc Oryx ».

Sièges Sport haut de gamme de série au design classique à carreaux

La nouvelle Polo GTI fait référence en matière d'ergonomie d'assise

Icônes du design : sièges Sport GTI, volant GTI et instruments GTI

De série avec climatisation, infodivertissement et actionneur acoustique

Wolfsburg/Valence, novembre 2014. La nouvelle Polo GTI se distingue à l'intérieur par des insignes GTI spécifiques redéfinis, notamment avec une sellerie à carreaux typique (motif « Clark » des sièges Sport haut de gamme à l'avant et de la banquette arrière), mais aussi par de nombreuses améliorations générales arrivées sur la gamme avec le dernier restylage. Le nouveau combiné d'instruments en fait partie, avec son optique à tubes 3D (au design GTI) ou encore la nouvelle présentation de la console centrale. Au niveau supérieur, sous les buses d'aération, se trouve un bandeau fonctionnel à neuf touches au lieu de sept. Le commutateur de feux de détresse y occupe une position centrale, idéale d'accès. Les designers de l'habitacle ont également optimisé les commandes de la climatisation, de série sur la Polo GTI (climatisation automatique Climatronic en option). Elles se retrouvent au-dessous des systèmes d'infodivertissement. Des baguettes chromées rehaussent l'atmosphère déjà raffinée sur les contre-portes, les buses d'aération et de la console de levier de vitesses. Par ailleurs, la Polo GTI inaugure une toute nouvelle génération de systèmes d'infodivertissement.

Insignes GTI caractéristiques. Le rouge, couleur emblématique de la GTI, anime également l'habitacle. Le volant Sport cuir, adapté de la Golf GTI, arbore des surpiqûres contrastantes rouges, à l'image du levier de vitesses et du levier de frein à main. Les tapis de sol sont bordés d'un liseré rouge. Le conducteur et le passager avant sont installés sur des sièges Sport haut de gamme chauffants et réglables

en hauteur. Les bandes centrales sont en tissu exclusif « Clark » d'inspiration sportive (surfaces extérieures en « Noir » avec des surpiqûres contrastantes rouges). Les sièges Sport au design à carreaux appartiennent à la légende de cette icône sportive depuis la toute première GTI en 1976. L'accoudoir central avant (avec casier de rangement), le nouveau combiné d'instruments au design GTI, la garniture de pavillon noire et les pédales d'aspect aluminium complètent l'ambiance sportive et exclusive. Les sièges de la Polo GTI peuvent également être commandés dans une version optionnelle en « alcantara/aspect cuir ». La dotation de série élargie inclut par ailleurs l'éclairage de la zone des pieds, un actionneur acoustique, un détecteur de fatigue, l'affichage multifonctions Plus et le système d'infodivertissement « Composition Touch ».

Un dynamisme adapté au quotidien. Le dynamisme de la Polo GTI ne s'acquiert pas au prix de la facilité d'usage au quotidien. Au contraire, même. L'habitacle est clair, ergonomique et très flexible à l'usage. Dans la version à deux portes, la Polo GTI est dotée du système d'accès « Easy Entry » qui permet, grâce à une poignée, de basculer les sièges vers l'avant puis de les ramener dans leur position initiale. Seule la version à quatre portes de la Polo GTI rend l'accès aux places arrière encore plus facile. Dans les deux cas, la banquette arrière et le dossier arrière de la cinq-places sont fractionnables de façon asymétrique. Avec cinq personnes à bord, la Polo GTI offre un volume de chargement de 204 l, porté à 882 l si la banquette arrière est rabattue.

Infodivertissement moderne. Les systèmes de radio et de radionavigation de la Polo GTI ont été revus. Représentant la deuxième génération du Système d'infodivertissement modulaire, ils sont à la pointe de la technologie dans ce domaine. Selon les versions, ils peuvent embarquer 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 de la voiture via l'interface sans fil de téléphonie mobile « Comfort ». Les quatre modèles « Composition Touch » (de série sur la Polo GTI), « Composition Colour », « Composition Media » et « Discover Media » peuvent être équipés de la réception radio numérique DAB+. De plus, certaines applications de smartphone peuvent être utilisées sur l'écran tactile via la technologie MirrorLink™.

MirrorLink™ amène les applications à bord. Le système MirrorLink™ peut être installé en option à bord de la Polo GTI avec les systèmes d'infodivertissement « Composition Media » et « Discover Media ». Ainsi, les contenus et fonctions présents sur les smartphones compatibles Android peuvent être affichés sur l'écran tactile du système d'infodivertissement de la Polo, voire être commandés depuis cet écran. Afin de ne pas distraire l'attention du conducteur, seules quelques applications spécifiques peuvent être utilisées en cours de déplacement. Volkswagen propose par exemple des applications qui permettent d'avoir accès aux données véhicule telles que le régime moteur, la vitesse ou le contenu du réservoir, en plus des données de géolocalisation du système de navigation. Il est également possible d'utiliser des applications sans lien direct avec la voiture, comme la radio Internet ou les services d'information, si elles supportent la technologie MirrorLink™. Pour améliorer la qualité de réception tout en réduisant sensiblement le rayonnement du téléphone portable, le smartphone peut être relié sans fil à l'antenne extérieure de la Polo GTI grâce à l'interface de téléphonie mobile « Comfort ». Pour cela, il suffit de connecter le téléphone sur l'emplacement prévu à cet effet dans la console centrale. Le téléphone peut être rechargé via un connecteur USB.