Volkswagen

IAA, Francfort 2017

Nouvelle Polo GTI – Première mondiale

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que les illustrations et vidéos sur la nouvelle Polo à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant utilisateur : VWIAA ; mot de passe : PoloGTI2017#

Tous les équipements et caractéristiques techniques des modèles de série mentionnés sont valables pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

1 = La Polo GTI et la up! GTI sont des concept-cars proches de la série. Ces véhicules ne sont pas encore disponibles à la vente et ne sont donc pas soumis à la directive 1999/94 CE.
2 = Golf GTI 2.0 TSI 169 kW ; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 7,8 / cycle extra-urbain 5,5 / cycle mixte 6,4 ; émissions de CO2 mixtes en g/km : 148 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : D.
3 = Golf GTI 2.0 TSI 169 kW (DSG) ; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 8,2-8,1 / cycle extra-urbain 5,4-5,3 / cycle mixte 6,4-6,3 ; émissions de CO2 en g/km : 148-145 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : D.
4 = Golf GTI 2.0 TSI 180 kW ; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 8,7-8,6 / cycle extra-urbain 5,4-5,3 / cycle mixte 6,6-6,5 ; émissions de CO2 en g/km : 150-148 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : D.
5 = Golf GTI 2.0 TSI 180 kW (DSG) ; consommation de carburant en l/100 km : cycle urbain 8,2 / cycle extra-urbain 5,2 / cycle mixte 6,3 ; émissions de CO2 en g/km : 144 (en cycle mixte) ; classe d'efficacité : C.

Sommaire

En bref

Première mondiale de la nouvelle Polo GTI

Informations clés – la Polo GTI, la up! GTI et la Golf GTI en bref page 03

La nouvelle Polo GTI – une voiture de sport compacte page 04

- Une dynamique GTI parfaitement équilibrée page 04
- De la Polo GT à la Polo GTI page 04
- Partie avant GTI page 05
- Partie arrière GTI page 05
- Silhouette GTI page 06
- Coloris GTI page 06
- Habitacle GTI page 06
- Cadrans GTI page 07
- Équipements GTI page 07
- Moteur et performances GTI page 08
- Trains roulants GTI page 09

Principales caractéristiques

Active Info Display et systèmes d'infodivertissement page 11

Systèmes de confort et d'aide à la conduite page 13

Les autres GTI – la nouvelle up! GTI et la Golf GTI page 18

En bref

Première mondiale de la nouvelle Polo GTI

Polo GTI de 200 ch avec cadrans entièrement digitaux

Systèmes d'aide à la conduite et d'infodivertissement de la Golf à bord de la nouvelle Polo GTI

up!, Polo et Golf – à l'avenir les trois auront une version GTI

Informations clés – la Polo GTI, la up! GTI et la Golf GTI en bref

- **Les gènes d'une icône :** la nouvelle Polo GTI[1] dynamise le segment des petites voitures compactes avec son moteur à turbo de 200 ch.
- **Dynamique de la Polo GTI :** le couple de 320 Nm, les trains roulants Sport et le blocage du différentiel XDS font de la Polo une voiture de sport compacte.
- **Équipements de la Polo GTI :** climatiseur, sièges sport haut de gamme aux carreaux légendaires « Clark », nouvelles jantes de 17", étriers de frein peints en rouge.
- **Systèmes d'aide à la conduite de la Polo GTI :** système de surveillance périmétrique Front Assist avec freinage automatique d'urgence en ville et détection des piétons, capteur Blind Spot, système de protection proactive des occupants, régulateur de distance ACC et freinage anticollisions multiples.
- **Nouvelle up! GTI – la petite sœur :** la up! GTI[1] de 115 ch (85 kW) suit les pas de la première Golf GTI (110 ch).
- **up! GTI avec filtre à particules :** la nouvelle up! GTI sera dotée de série d'un filtre à particules essence à son lancement sur le marché (début 2018).
- **La up! GTI montre ses muscles :** le moteur TSI propulse la up! GTI[1] à 100 km/h en 8,8 s. La vitesse de pointe est de 197 km/h.
- **La Golf GTI actuelle – la grande sœur :** la première Golf GTI a été mise sur le marché en 1976. Elle fait figure d'icône de toutes les voitures compactes sportives.
- **Golf GTI 2017 :** la Golf GTI[2/3/4/5] développe 230 ch (169 kW)[3/4] et la nouvelle Golf GTI Performance 245 ch (180 kW)[5/6].
- **Trois catégories, trois GTI :** up!, Polo et Golf – avec le lancement de la nouvelle up! GTI, Volkswagen proposera pour la première fois trois GTI.

La nouvelle Polo GTI – une voiture de sport compacte

Une dynamique GTI parfaitement équilibrée. C'est la désignation de voiture de sport la plus connue au monde : GTI. Grand Tourisme Injection. Inséparable de Volkswagen. Une nouvelle Volkswagen GTI arrive maintenant sur le marché : la prochaine Polo GTI[1]. Développant 200 ch (147 kW) et embarquant de série une boîte DSG, elle atteint une vitesse maximale de 237 km/h. Un autre moment fort de la longue histoire GTI. Pour la première fois, Volkswagen proposera à l'avenir d'emblée trois modèles GTI : la up! GTI[1] (115 ch [85 kW]) qui sera lancée en 2018, l'emblématique Golf GTI[2/3/4/5] (230 ch [169 kW] et 245 ch [180 kW]) et la nouvelle Polo GTI. Elles ont toutes en commun une dynamique parfaitement équilibrée. C'est le secret du succès du concept GTI : une alliance entre agilité de la motorisation, faible masse, des trains roulants fermes et pourtant confortables, une traction avant sûre et une position d'assise toujours ergonomique derrière un volant Sport facile à prendre en main. À cela s'ajoutent les insignes GTI tels le liseré rouge typique sur la grille de calandre et la légendaire garniture de siège à carreaux « Clark ». Tout ceci rend chacune des GTI Volkswagen à part sur son segment.

De la Polo GT à la Polo GTI. La up! est proposée pour la première fois en version GTI. La Golf donne le sentiment d'avoir toujours été disponible en version GTI ; cette dernière date de 1976. Aujourd'hui, la septième génération de la Golf GTI est sur les routes. Mais la Polo aussi séduit depuis des décennies dans sa variante Grand Tourisme. Dans un premier temps, sans injection. L'histoire de la Polo sportive débute en 1980 avec la première GT. La Polo GT G40 de 1987, qui atteignait presque les 200 km/h, était déjà pourvue de la dynamique d'une GTI. En 1998, le moment était arrivé : la première Polo GTI (220 ch) était lancée. La puissance a été portée à 180 ch en 2010, puis à 192 ch en 2014. La nouvelle Polo GTI franchit désormais en 2017 le seuil magique des 200 ch. Ce gain de puissance s'accompagne de trains roulants Sport de série et de trains roulants « Sport Select » disponibles en option. La nouvelle Polo GTI offre beaucoup plus de

place dans l'habitacle grâce à l'adoption de la plateforme modulaire transversale (MQB) et à une augmentation de la longueur, de l'empattement et de la largeur. La voiture à cinq places est de plus dotée d'un coffre à bagages de 305 à 1 079 l (de 204 à 952 l sur la version précédente). La nouvelle Polo GTI est ainsi aussi très bien équipée pour les grands voyages et les chargements complexes.

Partie avant GTI. À l'avant se trouve un pare-chocs dédié intégrant une lèvre de spoiler et des projecteurs antibrouillard de série. La bande rouge sur la grille de calandre constitue l'un de ces insignes de la face avant. Les projecteurs à LED optionnels de la GTI sont proposés en exclusivité avec un winglet rouge qui prolonge le liseré rouge de la calandre. Le logo GTI et les grilles de ventilation (réalisées avec la structure en nid d'abeilles classique et situées dans la calandre pour la grille supérieure et sur le pare-chocs pour l'entrée d'air inférieure) font évidemment aussi partie de ces insignes. La nouvelle Polo GTI se distingue en outre des autres versions moins puissantes de la Polo dans la partie basse par des caches noirs brillants en forme de C dans le pare-chocs.

Partie arrière GTI. À l'arrière, la Polo GTI est également identifiable à certaines caractéristiques typiques. Ici aussi, le noir constitue un élément de style toujours repris jusqu'à aujourd'hui depuis la Golf GTI de 1976. La zone autour de la glace arrière était notamment noire, tous les garçons de 7 à 70 ans le savaient à la fin des années 70. Le becquet de toit agrandi et en deux parties de la nouvelle Polo GTI est aujourd'hui peint en noir brillant (partie inférieure en noir mat). Parmi les autres attributs GTI de la partie arrière, on compte un diffuseur également peint en noir brillant et la double sortie chromée du système d'échappement y étant ici intégrée à gauche. Le monogramme GTI du hayon arrière se trouve au-dessus, à la verticale de la sortie d'échappement. La Polo GTI est en outre équipée de série de feux arrière à LED assurant un design nocturne particulièrement saisissant.

Silhouette GTI. Les nouvelles jantes en alliage léger de 17" de type « Milton Keynes » chaussées de pneus 215/45 comptent parmi les attributs GTI visibles sur les côtés. Les parties intérieures des jantes à finition polie se démarquent dans leur couleur noire. Elles font écho par leur couleur aux garnitures noires mates des seuils de porte de la Polo GTI sur les côtés de la voiture. En exclusivité, la GTI peut être commandée en option pour la première fois avec des jantes en alliage léger de 18" (pneus 215/40). Les jantes de type « Brescia » sont également polies et leur partie intérieure est aussi peinte en noir brillant. Peu importe lequel des deux types de jantes est monté : les étriers de frein peints en rouge du système de freinage particulièrement stable sont toujours bien reconnaissables au travers des branches en alu. À l'avant, au niveau de l'extrémité marquée de la ligne d'épaule dessinée en trois dimensions, se trouve une plaquette GTI rouge et chromée sur les ailes.

Coloris GTI. Il existe des coloris automobiles et des couleurs GTI typiques. Parmi ces dernières, on trouve les tons « Pure White », « Rouge Flash » et « Deep Black nacré » proposés sur la Polo GTI. La Polo la plus sportive peut en outre être commandée en « Limestone Grey métallisé » et en « Reef Blue métallisé ».

Habitacle GTI. L'habitacle d'une GTI se distingue par ses équipements spécifiques. Le noir, le rouge, le gris et le chrome dominent le style. Tout ce qui n'est pas embelli en rouge, gris et chrome est toujours réalisé en noir (finition intérieure « Noir Titane »). Les montants de toit et le ciel de pavillon sont de fait également noirs. Les surpiqûres contrastantes rouges font partie des autres caractéristiques GTI typiques dans l'habitacle. On les trouve au niveau du volant Sport multifonction en cuir de série, du soufflet du levier de vitesses, des tapis de sol et des surfaces extérieures des sièges. Les sièges Sport haut de gamme dont l'ergonomie est idéale pour presque toutes les statures de conducteur présentent sur leurs surfaces intérieures le légendaire motif à carreaux « Clark » (liserés rouges, gris foncé et gris clair, surfaces carrées noires). Une sellerie cuir noire est disponible en

option. De nombreux détails en chrome embellissent également l'habitacle (notamment le volant, le pommeau du levier de vitesses, les entourages de cadrans, les lamelles des diffuseurs d'air, la commande de la climatisation, le pédalier et de nombreuses touches). Les décors du tableau de bord, de la console centrale et des revêtements de porte sont aussi adaptés en exclusivité à la GTI. Le décor du tableau de bord peut être commandé en « Deep Iron glossy » ou en « Velvet red ». Dans la partie supérieure, les cadrans sont toujours en noir.

Cadrans GTI / Active Info Display. Pour la première fois, la Polo, et par conséquent la nouvelle GTI, peut être commandée avec des cadrans entièrement digitaux. La Polo est ainsi le premier modèle du groupe à embarquer un Active Info Display de la dernière génération dont la diagonale de l'écran mesure 10,25". Sur la plus puissante des Polo, un graphisme spécifique à la GTI avec un design de base rouge, blanc et noir a été retenu en exclusivité. Sa dénomination : « Sport ». Les systèmes d'infodivertissement affichent sur leur écran de 6,5" ou 8,0" un écran d'accueil propre à la GTI. Les cadrans et le système d'infodivertissement se situent sur la nouvelle Polo dans le champ de vision, rendant optimale leur observation et leur utilisation. Les interfaces digitales pour smartphones intègrent leurs applications et divers services en ligne à bord. La possibilité est donnée de recharger les smartphones non seulement par prise, mais aussi sans câble, par induction.

Équipements GTI. Toutes les nouvelles Polo sont équipées de série de cinq portes, du système de surveillance périmétrique Front Assist avec freinage automatique d'urgence en ville et détection des piétons, ainsi que du freinage anticollisions multiples. La Polo GTI embarque en plus de multiples autres équipements de série. Outre les équipements GTI, on compte des airbags rideaux supplémentaires à l'avant et à l'arrière, le blocage électronique de différentiel XDS, la sélection du profil de conduite, le système d'infodivertissement Composition Color, un éclairage d'ambiance (blanc), des baguettes de marchepied avec monogramme GTI,

un climatiseur, des projecteurs antibrouillard et des feux de braquage, des feux arrière à LED, un siège conducteur réglable en hauteur, des lève-vitres électriques avec fonction confort partout et l'affichage multifonction Plus. La Polo GTI peut en outre être équipée en option avec une offre exceptionnelle de systèmes de confort et d'aide à la conduite. Le plus grand toit coulissant panoramique du segment et un système audio de 300 W de Beats sont deux autres équipements optionnels phares.

Moteur et performances GTI. Le cœur de toute GTI, et donc de la nouvelle Polo GTI, est naturellement son moteur. Toutes les GTI récentes sont entraînées par des moteurs turbo développant un couple important. Dans le cas de la nouvelle Polo GTI, il s'agit d'un moteur essence à injection directe de 2,0 l d'une puissance de 200 ch (147 kW). Il développe 8 ch de plus que le 1.8 TSI du modèle précédent (192 ch [141 kW]). Tout comme la Golf GTI, la nouvelle Polo GTI entre ainsi pour la première fois dans la catégorie des moteurs turbo de 2,0 l. Le moteur de 1 984 cm^3 a un rapport de compression de 11,65. Le maximum de puissance de la GTI est disponible entre 4 400 et 6 000 tr/min. Dès les 1 500 tr/min, ce représentant de la série EA888 de troisième génération délivre son couple maximum de 320 Nm aux roues avant et le maintient à niveau constant jusqu'à 4 400 tr/min. De fait, le moteur GTI ne suit pas la courbe classique d'évolution du couple mais un plateau extrêmement sportif. La Polo GTI roule à l'essence sans plomb 95 (RON 95). La nouvelle Polo GTI sera équipée de série à ses débuts d'une boîte à double embrayage (DSG) à 6 rapports. La version mécanique à 6 vitesses suivra l'an prochain. La Polo GTI atteint les 100 km/h départ arrêté en 6,7 s ; la Polo la plus puissante aujourd'hui existante atteint la vitesse de pointe de 237 km/h. Malgré une puissance de 200 ch, la Polo GTI peut être conduite de façon très économe grâce à sa technologie de motorisation efficiente. La consommation moyenne de la version avec boîte DSG est de 5,9 l/100 km (ce qui correspond à 134 g/km de CO_2).

Trains roulants GTI. La Polo GTI est proposée avec deux configurations de châssis différentes. Des trains roulants Sport constituent l'offre de base. Les trains roulants « Sport Select » à amortisseurs réglables sont disponibles en option. Comme toutes les Polo, la GTI est dotée d'une direction assistée électromécanique et du programme électronique de stabilisation ESC. Le blocage de différentiel XDS, qui améliore encore le comportement en traction dans les virages très rapides, est par ailleurs à bord.

- **La configuration de base.** La Polo de 200 ch, à traction avant comme toutes les GTI, possède à l'avant un guidage des roues par jambe de guidage et bras triangulaire inférieur avec déport de l'axe du pivot de fusée qui stabilise la voie. L'essieu avant comporte également une barre stabilisatrice. La suspension avant est réalisée par des ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs à gaz comprimé. Les éléments sont intégrés aux jambes de force. À l'arrière, la Polo reçoit un essieu semi-rigide avec barre stabilisatrice intégrée. Les amortisseurs à gaz comprimé et des ressorts séparés assurent une suspension optimale sur l'essieu arrière.
- **Les trains roulants Sport.** La Polo GTI sera le seul modèle de la série à être livré de série avec des trains roulants Sport. La configuration inclut des réglages spécifiques pour les ressorts, les ressorts supplémentaires, les amortisseurs et les barres stabilisatrices, ainsi qu'une carrosserie abaissée de 15 mm.
- **Trains roulants « Sport Select » et sélection du profil de conduite.** La nouvelle Polo GTI peut de nouveau être configurée en option avec les trains roulants « Sport Select ». Grâce aux amortisseurs réglables, le conducteur peut varier les caractéristiques d'amortissement et activer l'un des deux modes « Normal » ou « Sport » via la sélection du profil de conduite, de série sur la Polo GTI. Quant à la sélection du profil de conduite, elle propose les

quatre modes « Normal », « Sport », « Eco » et « Individual ». Dans un cadre défini, la sélection du profil de conduite permet au conducteur de procéder à des réglages personnalisés ayant une incidence directe sur le comportement routier. Au-delà des seuls trains roulants « Sport Select », ils affectent la direction, la courbe caractéristique de moteur et la commande de boîte en fonction du profil choisi. La sélection du profil de conduite est également disponible séparément.

Principales caractéristiques

Active Info Display et systèmes d'infodivertissement

Cadrans et infodivertissement fusionnent

La digitalisation du poste de conduite de la Polo GTI préfigure l'avenir

Nouvel Active Info Display. La Polo, et par conséquent la Polo GTI aussi, est la première Volkswagen et même le premier modèle du groupe à embarquer la nouvelle génération de l'Active Info Display. Les designers de l'interface Volkswagen ont perfectionné l'Active Info Display (diagonale de 10,25") à tous les niveaux, portant les graphiques de haute qualité (133 dpi / définition de 1 280 × 480 pixels) et la richesse fonctionnelle à un niveau inédit. L'écran présente de meilleures performances graphiques, une meilleure résolution, une luminosité et un contraste accrus, des couleurs plus riches et des témoins de contrôle moins traditionnels. Depuis une touche « View » située sur le volant multifonction, le conducteur peut alterner rapidement entre les trois présentations de base.

1. Présentation avec deux cadrans pour le régime et pour la vitesse
2. Présentation digitale sans cadrans
3. Présentation digitale sans cadrans incluant des informations supplémentaires pouvant être configurées depuis le système d'infodivertissement.

Volkswagen a d'autre part la possibilité d'adapter entièrement le graphisme et la gamme de coloris de l'Active Info Display à chacun de ses modèles. Et c'est justement le cas sur la nouvelle Polo GTI, avec entre autres une dominance d'éléments graphiques noirs, blancs et rouges.

Nouvel univers de poste de conduite. L'association de l'Active Info Display et du système d'infodivertissement contribue à créer un nouvel univers digital et interactif au sein du poste de conduite. La Polo GTI hérite de la dernière génération de systèmes d'infodivertissement avec des tailles

d'écran allant de 6,5 à 8,0". Il s'agit des systèmes « Composition Colour » (écran de 6,5", radio/infodivertissement, de série sur la Polo GTI), « Composition Media » (écran de 8,0", radio/infodivertissement avec lecteur de CD) et « Discover Media » (écran de 8,0", radio/navigation/infodivertissement avec lecteur de CD).

Les services en ligne. La nouvelle Polo GTI connecte le conducteur et les passagers d'une façon plus simple et plus innovante que jamais. Ils peuvent être en ligne dès qu'ils le souhaitent et rester en permanence connectés. Ils disposent alors des applications Car-Net « App-Connect » (en plus de la technologie « MirrorLink® », « App-Connect » intègre les interfaces « CarPlay™ » [Apple] et « Android Auto™ » [Google] aux systèmes d'infodivertissement), « Media Control » et « Guide & Inform » (divers services en ligne).

Systèmes de confort et d'aide à la conduite

Un avantage électronique en termes de confort et de sécurité

Une multitude de systèmes d'aide à la conduite et de confort dans la Polo GTI

Capteur Blind Spot. Ce système peut contribuer à éviter des accidents graves. En effet, le capteur Blind Spot attire l'attention du conducteur sur les véhicules se trouvant dans l'angle mort de la Polo GTI ou se rapprochant par derrière grâce à un symbole LED sur le bord des rétroviseurs extérieurs : dès que c'est le cas, le symbole s'allume. Si le conducteur actionne le clignotant du côté du véhicule détecté, le symbole se met alors à clignoter en guise d'avertissement supplémentaire ; le système donne par ailleurs dans ce cas une impulsion sur la direction et complique par conséquent le changement de voie. Le risque induit par les changements de file dangereux se trouve ainsi réduit. Grâce à des capteurs radars, le système activé automatiquement à partir de 30 km/h « surveille » un périmètre d'une vingtaine de mètres. Les automobilistes optant pour le capteur Blind Spot bénéficient également de l'assistant de sortie de stationnement, qui rend les sorties de stationnement en marche arrière beaucoup plus sûres.

Assistant de sortie de stationnement. Proposé en association avec le capteur Blind Spot, l'assistant de sortie de stationnement apporte un avantage supplémentaire en matière de sécurité. L'assistant de sortie de stationnement permet de faciliter les sorties de stationnement en marche arrière hors d'un porche ou d'une place perpendiculaires à la rue. L'innovation réside dans le fait que le système détecte non seulement les véhicules se trouvant directement derrière la Polo, mais également ceux qui arrivent par les côtés, très difficiles à percevoir pour le conducteur. Le module de capteurs basé sur un système de radar peut enregistrer des objets se trouvant jusqu'à 40 m et évoluant à une vitesse à partir de

4 km/h. En cas de risque de collision, le système émet un signal sonore. Si la situation n'est pas désamorcée par le conducteur ou par les autres usagers de la route ou bien en cas de risque d'impact immédiat, l'assistant de sortie de stationnement engage automatiquement une manœuvre de freinage.

Détecteur de fatigue. Dès qu'il détecte une baisse de concentration chez le conducteur, le détecteur de fatigue l'avertit par un signal sonore de cinq secondes 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.

Freinage anticollisions multiples. Environ 25 % des accidents impliquant des dommages corporels sont des collisions multiples. Le freinage anticollisions multiples de série peut contribuer à éviter les impacts en chaîne ou à en amoindrir la gravité. À la suite d'un premier impact, et dans les limites inhérentes au système, le freinage anticollisions multiples engage une manœuvre de freinage avant même que le conducteur puisse réagir. Il permet ainsi de réduire la gravité de l'accident et, dans un scénario idéal, d'éviter les impacts consécutifs.

Système de protection proactive des occupants. Dès que le système de protection proactive des occupants détecte une situation potentiellement accidentogène (au travers, par exemple, d'un freinage à fond par un dispositif d'aide au freinage actif), les ceintures de sécurité du conducteur et du passager sont automatiquement prétendues afin d'optimiser la protection apportée par le système d'airbags et de ceintures. De plus, en présence d'une situation extrêmement instable telle qu'un violent survirage ou sous-virage avec intervention de l'ESC, le toit ouvrant est refermé et les vitres latérales le sont presque entièrement. Dans ces conditions, en effet, les airbags de tête et les airbags latéraux peuvent prendre appui contre les vitres et le toit pour déployer leur efficacité maximale. Étant donné que le système est proposé à bord de la Polo GTI avec le système de surveillance périmétrique Front Assist de série, le

système de protection proactive des occupants détecte les situations de rapprochement critiques et contribue à réduire la distance d'arrêt. En situation de danger, le conducteur est averti par un signal visuel et acoustique, ainsi que par une impulsion de freinage préventive.

Régulation automatique de distance ACC. Le système utilise un capteur radar intégré à l'avant. Il est proposé en association avec la boîte DSG à double embrayage. Le conducteur peut régler la vitesse à observer sur une plage de 0 à 210 km/h. Dans la limite de la vitesse maximale configurée, l'ACC adapte automatiquement la vitesse de la Polo à celle du véhicule suivi et respecte la distance de sécurité prescrite par le conducteur. L'interaction avec la boîte DSG permet à la Polo GTI équipée de l'ACC de freiner confortablement derrière une voiture qui s'arrête, jusqu'à immobilisation complète. Après validation par le conducteur, l'ACC relance la voiture automatiquement.

Système de surveillance périmétrique Front Assist. Front Assist utilise un capteur radar intégré à l'avant pour surveiller en permanence la distance avec le véhicule qui précède. Le système accompagne le conducteur dans les situations critiques en conditionnant le système de freinage et en sollicitant une réaction de la part du conducteur par un avertissement visuel et sonore, puis, dans un deuxième temps, par une courte impulsion. Si le conducteur freine trop faiblement, le système génère automatiquement la pression de freinage potentiellement requise pour éviter une collision. Sans réaction de la part du conducteur, Front Assist freine automatiquement pour lui donner un temps de réaction plus long. De plus, le système assiste le conducteur en l'informant le cas échéant qu'il roule trop près du véhicule qui le précède. La toute nouvelle version du Front Assist proposée sur la Polo GTI détecte non seulement les autres véhicules, mais aussi les piétons qui se déplacent perpendiculairement à la chaussée. Dès qu'un piéton est mis en danger, le système alerte le conducteur et freine la Polo de manière autonome, dans les limites

inhérentes au système. Le freinage d'urgence en ville fait partie intégrante du système Front Assist.

Freinage d'urgence en ville. Le freinage d'urgence en ville est une extension du système Front Assist qui surveille l'espace devant la Polo grâce à un capteur radar. Ce système fonctionne sur une plage de vitesse de 0 à 30 km/h. Si un risque de collision avec un véhicule à l'arrêt ou circulant devant la Polo survient sans qu'il y ait réaction du conducteur, le circuit de freinage est préconditionné comme pour le système Front Assist. En cas de besoin, le système de freinage d'urgence en ville procède automatiquement à un freinage à fond afin d'atténuer la gravité de l'accident. D'autre part, le système fournit toute la puissance de freinage nécessaire si le conducteur n'appuie pas suffisamment sur la pédale de frein.

Sélection du profil de conduite. La sélection du profil de conduite permet de choisir entre quatre programmes : « Eco », « Sport », « Normal » et « Individual ». Le profil de conduite « Eco » régit la gestion moteur, la climatisation et plusieurs autres organes auxiliaires en fonction des impératifs d'optimisation de la consommation. D'autre part, les voitures dotées d'une boîte DSG peuvent utiliser une fonction croisière. Ainsi, si le conducteur relâche la pédale d'accélérateur (en pente par exemple), la DSG se débraye et le moteur tourne au ralenti. L'énergie cinétique de la Polo GTI peut alors être utilisée de manière optimale. En mode « Sport », la suspension des amortisseurs réglés (sur le châssis « Sport Select ») est entre autres renforcée, le moteur a des reprises plus appuyées et les points de passage des rapports de la boîte DSG sont plus dynamiques.

Assistant aux manœuvres de stationnement Park Assist. L'assistant aux manœuvres de stationnement Park Assist gare automatiquement la Polo dans les places en créneau et en bataille et peut également sortir des places en créneau. Le système s'active par simple pression sur une touche située sur la console centrale. Le conducteur choisit de quel côté le véhicule doit être garé en actionnant le clignotant. Une fois que Park Assist

a trouvé une place de stationnement suffisamment grande grâce aux capteurs à ultrasons (un espace de 40 cm à l'avant et à l'arrière est suffisant), la manœuvre de stationnement automatique peut commencer : il suffit pour cela d'engager la marche arrière et d'appuyer sur la pédale de frein ou d'accélérateur (une fonction de freinage automatique l'assiste en cas de distance trop faible). La voiture prend en charge la direction.

Système de contrôle de l'état des pneus. Le système de contrôle de l'état des pneus fonctionne en utilisant les capteurs de roue du système ABS. En effet, lorsque la pression d'un pneumatique s'affaiblit, le rayon de roulement de la roue concernée diminue et la roue tourne plus rapidement à vitesse constante du véhicule. Le système détecte ainsi une pression d'air insuffisante et en avertit le conducteur. Le système de contrôle de l'état des pneus ne dégage toutefois pas le conducteur de sa responsabilité de contrôler la pression de gonflage des pneus.

Les autres GTI – la nouvelle up! GTI et la Golf GTI
La petite up! GTI deviendra en 2018 le troisième modèle GTI
La Golf GTI est proposée avec 230 ch et 245 ch

La plage de puissance des GTI s'étendra à l'avenir de 115 ch à 245 ch

up! GTI – Hommage à une icône. 41 ans après le début de la première Golf GTI, la boucle est bouclée : Volkswagen mettra sur le marché au début de l'année 2018 une voiture sportive compacte au format de la GTI d'origine : la nouvelle up! GTI. Le concept et la puissance de la up! GTI de 115 ch (85 kW) s'inspirent de la Golf GTI I de 110 ch (81 kW) présentée en 1976. La up! GTI est un hommage à cette icône, avec ses dimensions accrocheuses, sa faible masse, son moteur puissant, son appui aérodynamique relevé sur l'essieu arrière, ses trains roulants Sport, ainsi que ses insignes typiques d'une GTI (notamment le liseré rouge sur la grille de calandre, les étriers de frein rouges, les housses de sièges au motif à carreaux « Clark » et le design individualisé des jantes). Les principales caractéristiques de la nouvelle up! GTI apparaissent en effet comme celles d'une Golf GTI I propulsée dans les temps modernes. Masse : 997 kg. Vmax : 197 km/h. 0-100 km/h : 8,8 s. Ce qui est sûr, c'est que la up! GTI, avec son moteur 1.0 TSI, apporte une nouvelle dimension au plaisir de conduite dans la catégorie des plus petites voitures. Les trains roulants Sport sophistiqués sont ici emblématiques des GTI. Ils garantissent d'une part l'agilité d'un kart tout en offrant d'autre part un grand confort.

Golf GTI – une puissance de 230 ch et 245 ch pour l'actuelle septième génération. Petit retour en arrière : pour la Golf VII, deux GTI ont d'emblée été lancées en 2013 : une « version normale » de 220 ch (162 kW) et une « version performance » transmettant une puissance impressionnante de 230 ch (169 kW) à l'essieu avant, comme toujours sur la Golf GTI. Retour en 2017 : dans le cadre de la mise à jour esthétique et technique, la Golf GTI « normale » développe désormais la puissance de l'« ancienne » Golf

GTI Performance : 230 ch. Parallèlement, Volkswagen lance également la nouvelle Golf GTI Performance dans la course. Elle est naturellement encore plus puissante : 245 ch (180 kW). Elle est en plus dotée de série, entre autres, de l'Active Info Display, du système d'infodivertissement « Composition Media », d'un capteur de pluie, d'un rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique, d'une interface USB et du blocage de différentiel sur l'essieu avant, important pour les voitures de Sport. Quoi qu'il en soit, les deux GTI offrent une performance qui flirte avec celle de voitures de Sport considérablement plus chères ou celle de grosses berlines. Elles rendent ainsi hommage à la première Golf GTI qui a démocratisé la conduite sur la voie de gauche sur autoroute en 1976. La Golf GTI Performance franchit la barre des 100 km/h départ arrêté en seulement 6,2 s. Sa vitesse maximale est de 250 km/h (248 km/h avec la boîte DSG). Cette accélération est valable aussi bien pour la version avec boîte mécanique à six vitesses que pour la variante avec boîte à double embrayage (DSG) à 7 rapports de conception nouvelle. La version DSG de la Golf GTI Performance consomme toutefois 0,2 l/100 km de moins, soit 6,3 l/100 km (en cycle NEDC mixte, 6,5 l/100 km avec la boîte mécanique). Les résultats correspondants pour la GTI de 230 ch sont les suivants : vitesse maximale de 250 km/h également (248 km/h avec la boîte DSG) ; 6,4 s pour le sprint à 100 km/h départ arrêté ; 6,4 l/100 km (boîte mécanique) et 6,3 l/100 km (boîte DSG). Ce que ces chiffres ne disent pas : avec son couple de 370 Nm (au lieu de 350 Nm), la version Performance est encore plus réactive aux coups d'accélérateur. Les deux offrent un pur plaisir GTI.