



3 septembre 2023

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

- **100 % électrique, 100 % GTI : le concept ID. GTI1 amène le dynamisme et les performances sportives dans le monde de la mobilité électrique**
- **Un ADN légendaire réinterprété : le concept ID. GTI s'inspire de la GTI d'origine de 1976, avec des technologies avancées et un design racé**
- **L'injection devient intelligente : Le « I » du sigle magique GTI est encore plus synonyme de solutions intelligentes dans l'univers des voitures de sport**
- **Le vœu des fans est exaucé : le concept ID. GTI est basé sur l'ID. 2all et vise à devenir une voiture de sport de l'ère électrique adaptée à un usage quotidien**
- **Avec sa définition sportive globale, le concept ID. GTI démontre l'énorme potentiel de la future gamme de produits compacts**

GTI : depuis des décennies, ce sigle désigne les voitures de sport compactes de Volkswagen. Golf GTI<sup>2</sup>, Scirocco GTI, Polo GTI<sup>3</sup>, up! GTI<sup>4</sup>, des icônes. À présent, Volkswagen projette l'ADN de la GTI dans l'ère de l'électromobilité avec le nouveau concept ID. GTI<sup>1</sup>. 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. 2all<sup>1</sup>, une future voiture compacte électrique dont le prix de base devrait se situer aux alentours de 25 000 euros, qui a été présentée en mars dernier et qui a retenu l'attention dans le monde entier. Sa transmission aux roues avant, son design séduisant 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 « show car » : il laisse entrevoir un avenir passionnant pour la GTI, dont le développement de série a déjà été décidé.

### LES PERFORMANCES D'UNE GTI

**La suprématie d'une GTI.** La façon dont la première GTI électrique déploie sa dynamique, c'est un nouveau et puissant ressenti GTI. Parce qu'elle met à disposition la puissance et le couple maximum presque instantanément, comme c'est toujours le cas sur les véhicules électriques. La transmission à



Press contact Volkswagen  
Joke Boon  
PR Manager  
Tél. : +32 (0)2 754.03.95  
joke.boon@dieteren.be

Dieteren Automotive SA/NV  
Maliestraat 50, rue du Mail  
1050 Brussel/Bruxelles  
BTW/TVA BE0466.909.993  
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Plus d'informations  
<https://www.dieteren.be/fr>



l'essieu avant est le résultat de la combinaison de l'univers de l'ID. GTI électrique à celui de la Golf GTI suralimentée par 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 de différentiel sur l'essieu avant, dont la régulation électronique est assurée par un système de gestion du comportement dynamique. La Golf GTI et la Golf GTI Clubsport<sup>5</sup> furent les premiers modèles Volkswagen à être dotés de ce système de régulation de la traction. Avec le concept ID. GTI, un véhicule électrique bénéficie donc pour la première fois de ce système intelligent. De plus, le « I » du sigle GTI, signifiant « injection », est aujourd'hui synonyme d'intelligence pour une propulsion et un châssis ultra-performants. Avec son concept ID. GTI, Volkswagen présente ainsi un nouveau stade d'évolution de ces systèmes électroniques de gestion du comportement dynamique interconnectés. Le système de gestion du comportement dynamique du concept ID. GTI intègre ainsi le groupe motopropulseur dans le système de contrôle, mais dans une plus large mesure 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 profils les plus divers. À l'aide de la commande « GTI Experience » placée sur la console centrale, le conducteur peut choisir les caractéristiques 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, la sonorité 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, CEO de la marque Volkswagen, résume la fascination pour les modèles 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 le concept ID. GTI, nous transposons l'ADN de la GTI dans l'ère de l'électrique. Toujours aussi sportive, emblématique, technologiquement avancée et accessible, elle est toutefois réinterprétée pour l'avenir : électrique, entièrement connectée et véritable machine à émotions. Plaisir de conduire et durabilité vont ici de pair. Voilà l'avenir de la GTI, pour notre marque et pour les fans. Ce modèle fait partie intégrante de notre campagne électrique. Une voiture de sport VW pour l'ère électrique, adaptée à un usage quotidien : 100 % électrique, 100 % émotion. »

**L'avenir de la GTI.** Andreas Mindt est responsable 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. Il a notamment créé des best-sellers comme le premier Tiguan et la septième génération de la Golf. « Avec le concept ID. GTI, nous voulons démontrer l'avenir prometteur de la philosophie GTI chez Volkswagen, explique Andreas Mindt. 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.** Comme la GTI d'origine, le concept ID. GTI adopte le design et la technologie d'un modèle de grande série 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 est notamment un succès 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 le concept ID. GTI : compact avec 4 104 mm de long, présentant un empattement généreux de 2 600 mm, encadré par d'imposantes jantes en alliage de 20 pouces chaussées de 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 Diamond Silver Metallic, une teinte empruntée à la première génération de Golf GTI.

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

**Un pare-chocs de GTI.** Le design du pare-chocs GTI, inspiré du sport automobile, est tout à fait inédit. En son centre, il présente un imposant splitter noir qui est surplombé par une prise d'air arborant la structure en nid d'abeilles typique d'une GTI (depuis la génération V). Dans la partie extérieure de la grille se trouvent deux œilletons de remorquage rouges, identiques à ceux



utilisés en compétition. Sur les côtés, les designers ont intégré des feux de jour LED verticaux dans les « rideaux d'air » noirs du pare-chocs avant. Ces déflecteurs 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 bas et les feux de jour LED verticaux 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.

**La silhouette GTI.** Le montant C est le signe distinctif typique du profil 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 pour créer une allure puissante. Un second élément de stabilité 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, il se dégage une tension positive 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 collé à la route.

**Des jantes de GTI.** Les élargisseurs de passages de roues en noir mat sont un autre trait distinctif de la GTI. 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 huit ouvertures ; les surfaces intérieures des jantes sont noires, tandis que les bords des huit ouvertures présentent une finition polie brillante. 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 éléments caractéristiques d'une GTI traditionnelle.

**Le becquet de toit GTI.** Il y a 47 ans, les designers de la première Golf avaient réussi à créer une partie arrière GTI unique sans pour autant modifier les panneaux de carrosserie. Ce faisant, ils avaient également défini les éléments typiques de la GTI. Il s'agissait notamment de la lunette arrière bordée de noir et du pare-chocs systématiquement noir et non chromé. Avec le concept ID. GTI, l'équipe de design de Volkswagen réinterprète également ces caractéristiques. L'encadrement noir de la lunette arrière a été remplacé par un becquet de toit noir, flanqué de déflecteurs d'air de la même couleur. 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. Il 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 LED de couleur rouge, ce bandeau présente une teinte plus foncée sur la GTI. Seuls les cadres des deux blocs de 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 de 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 élargisseurs 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 (qui lui valut le surnom affectueux de « crachoir ») 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.

**Volant GTI avec marquage 12 heures et une commande Experience à 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 à l'aide d'un commodo inspiré de l'ID.7<sup>7</sup>, les designers de l'habitacle ont transféré le design en forme de balle de golf du premier pommeau de levier de vitesses GTI à la commande GTI Experience multifonction de la console centrale. 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, des écrans numériques permettent de créer de nouveaux designs et de nouvelles fonctions et ainsi de vivre le concept GTI de manière plus variée qu'auparavant. Il existe différents looks de tableau de bord pour les cadrans du concept 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 GTI Experience.

**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 ou l'autonomie actuelle sont ainsi projetées devant le conducteur et le passager avant. Dans cette configuration de base, le rétroéclairage et les écrans sont proposés dans la teinte blanche GTI Silver Drive. Dès que le conducteur active le nouveau mode GTI, le rétroéclairage ainsi que les écrans changent de couleur pour passer dans la teinte rouge GTI Red Turbo. En tant que sportive compacte dotée d'un centre de gravité très bas (la batterie est logée dans le plancher du véhicule) et d'un poids faible pour un véhicule électrique, le concept ID. GTI est, en effet, parfaitement adapté aux circuits automobiles. Si le conducteur foule par exemple la Nordschleife du Nürburgring dans le mode GTI, il peut voir le tracé et la position actuelle du concept ID. GTI sur le parcours, tout à gauche de son pare-brise. S'il participe à une course, il peut en outre voir sa position actuelle et ses progrès (GTI Achievements). En outre, le passager avant voit notamment les temps au 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.

**Un système d'infodivertissement et des interfaces de GTI.** L'écran tactile (diagonale : 32,7 cm/12,9 pouces) du système d'infodivertissement avec son graphisme et sa structure de menu intuitifs est proche de la version de série. Il en va de même pour le bloc de commande de la climatisation située sous l'écran. La commande des principales fonctions de climatisation s'effectue au moyen de touches éclairées. Au milieu du bloc 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 apparaissent deux grandes interfaces de rechargement par induction pour smartphones ; ces derniers y sont fixés par aimantation. La commande GTI Experience, qui est également intégrée dans la console centrale, permet le réglage d'autres fonctions du véhicule, comme expliqué précédemment. De nombreux ports USB-C (45 W) répartis dans l'habitacle alimentent les smartphones. Une prise de courant 230 V pleinement utilisable permet d'alimenter tous les appareils de plus grande taille.

**Siège GTI avec capteur de pulsations GTI Heartbeat.** Tout comme les sièges sport de la première Golf GTI, ceux du concept ID. GTI sont parfaitement ergonomiques. Les surfaces intérieures 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 du siège du conducteur est en outre équipé d'un capteur de pulsations (« GTI Heartbeat »). Il s'agit d'un élément LED à pulsations rouges. Le verrouillage du concept car à l'aide de la télécommande active l'alarme antivol ainsi que les battements de cœur « GTI Heartbeat » visibles depuis l'extérieur, signalant au conducteur que le véhicule est verrouillé.

**L'aptitude à une utilisation quotidienne des 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 la base MEB Entry avec l'ID. 2all, il profite des 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 sacs à commissions. Un autre rangement de 50 litres est situé sous la banquette arrière relevable au moyen d'une poignée. Celui-ci a été spécialement conçu pour le câble de recharge et des objets tels que la trousse de premiers secours, les gilets rétroréfléchissants et le kit de crevaillon. Ce rangement verrouillable (sécurisé) offre par ailleurs suffisamment de place pour accueillir 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 convient non seulement aux courts trajets et aux pistes de course, mais aussi aux longs trajets, notamment grâce à sa transmission efficace, son poids léger, son bon comportement aérodynamique, ses trains roulants confortables malgré leurs caractéristiques sportives et sa batterie puissante.



## DES CARACTÉRISTIQUES DE GTI

Concept ID. GTI <sup>1</sup>	
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 : concept cars.
2. Golf GTI, 6 vitesses : consommation de carburant en cycle mixte, en l/100 km : 7,1 ; émissions de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 d'autonomie réelles 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<sup>er</sup> 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, la consommation d'énergie, les émissions de CO<sub>2</sub> et les performances d'un véhicule, au même titre que les conditions météorologiques et de circulation ainsi que le comportement de conduite individuel.
  - Les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> mesurées selon la norme WLTP sont souvent supérieures à celles mesurées selon la norme NEDC en raison des conditions d'essai plus réalistes. Depuis le 1<sup>er</sup> 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>.

## Press Information



- Pour plus d'informations sur la consommation officielle de carburant et les émissions spécifiques de CO<sub>2</sub> officielles de nouvelles voitures particulières, consultez le « Guide sur la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> 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](http://www.dat.de/co2).