



20 octobre 2020

La nouvelle Golf GTI Clubsport : première mondiale du modèle phare GTI de 300 ch

Avec une puissance de 221 kW (300 ch), la nouvelle Golf GTI Clubsport¹ est dorénavant le modèle le plus puissant de la nouvelle génération de GTI. Le nouveau modèle impressionne par ses performances de conduite exceptionnelles grâce à l'innovant « Vehicle Dynamics Manager ». Le nouveau profil de conduite Nürburgring est configuré selon les caractéristiques du légendaire circuit de la Nordschleife et offre des caractéristiques dynamiques impressionnantes

La nouvelle Golf 8 prend encore plus de vitesse. Après les versions GTI², GTE³ et GTD⁴, Volkswagen présente la dernière-née de la famille sportive des modèles Golf : la nouvelle Golf GTI Clubsport. Ce véhicule ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire des GTI hautes performances de la marque : la première Golf GTI Clubsport a été lancée en 2016 pour le 40^e anniversaire de la célèbre voiture de sport. C'est à présent à la nouvelle Golf GTI Clubsport de reprendre le flambeau, une voiture de sport moderne et compacte qui impressionne non seulement par sa puissance moteur élevée, mais aussi par ses caractéristiques dynamiques inédites.

Avec la première mondiale de la nouvelle Golf GTI Clubsport, Volkswagen ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire de la Golf. Délivrant une puissance de 221 kW (300 ch), la Clubsport est le nouveau modèle phare de la huitième génération de Golf GTI. Avec son moteur turbo amélioré, un nouveau train roulant entièrement connecté et le tout nouveau profil de conduite Nürburgring conçu pour la légendaire Nordschleife en Allemagne, la Golf GTI Clubsport franchit une nouvelle étape en matière de dynamique de conduite parmi les voitures de sport à traction.

Dynamique de conduite exceptionnelle. De nombreux détails de la Golf GTI Clubsport ont été améliorés, notamment le moteur turbo, encore plus agile (EA888 evo4), qui délivre dorénavant 221 kW (300 ch) et 400 Nm de couple, ainsi que le châssis sport équipé du nouveau Vehicle Dynamics Manager. Dans la nouvelle Golf GTI, le nouveau Vehicle Dynamics Manager intègre déjà étroitement la régulation du différentiel autobloquant électronique (XDS) et les paramètres de dynamique transversale du système de régulation adaptative du châssis DCC en option. Déjà à ce niveau, la fonction offre des avantages de performances notables. Dans la nouvelle Golf GTI Clubsport, le différentiel autobloquant électromécanique sur l'essieu avant de série est désormais intégré, pour la première fois, dans le réseau du Vehicle Dynamics Manager.

Press contact Volkswagen

Jean-Marc Ponteville
PR Manager
Tél. : +32 (0)2 536.50.36
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

S.A. Dieteren N.V.
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0403.448.140
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Plus d'informations

<http://www.dieteren.be/dieteren-auto-fr.html>



« La mise en réseau de tous les systèmes de dynamique de conduite signifie que la nouvelle Golf GTI Clubsport se manie de manière encore plus neutre et précise que la Golf GTI classique », explique Karsten Schebsdat, responsable du département Dynamique de conduite, systèmes de direction et de contrôle.

« Pour le légendaire circuit de la Nordschleife, nous avons également programmé un nouveau profil, baptisé Nürburgring, qui adapte spécifiquement les composantes du train roulant de la nouvelle Golf GTI Clubsport à ce circuit. »

Une véritable Clubsport. Dès le premier coup d'œil, la nouvelle Golf GTI Clubsport montre qu'elle a toute sa place sur un circuit : sa face avant personnalisée est particulièrement remarquable. Le pare-chocs semble pratiquement ouvert en bas : seuls l'insert de calandre au design en nid d'abeilles typique des modèles GTI et les grands déflecteurs aérodynamiques offrent une certaine résistance au vent de face. À l'arrière, le becquet de toit en deux parties, élément distinctif réservé exclusivement à la Golf GTI Clubsport, attire le regard. Le spoiler avant et l'aile arrière sont bien plus que de simples caractéristiques de design : ils augmentent considérablement l'appui de la voiture de sport. La Golf GTI Clubsport sort des lignes de production de Wolfsburg équipée de jantes en alliage de 18 pouces de série. Un diffuseur spécial, un châssis abaissé de 10 mm et des bas de caisse plus larges renforcent également l'impression globale de sportivité. Autre nouveauté, les sorties d'échappement ovales remplacent la version ronde du système d'échappement sport, lesdites sortie étant positionnées à gauche et à droite.

Des éléments spécifiques au modèle GTI viennent également personnaliser l'habitacle, à l'exemple des sièges sport haut de gamme en ArtVelours qui offrent un soutien accru dans les virages pris à grande vitesse, et d'un volant sport avec zones de préhension en cuir perforé et palettes commandant la boîte à double embrayage et 7 rapports (DSG) de série. Un pédalier en aluminium et d'autres détails luxueux viennent compléter un design intérieur exclusif.

Bref retour en arrière. Volkswagen poursuit la tradition des modèles GTI haute performance avec la nouvelle Golf GTI Clubsport. La première Golf GTI Clubsport⁵ a été lancée en 2016 à l'occasion du 40^e anniversaire de l'emblématique voiture de sport. La première-née de la série Clubsport délivrait 195 kW (265 ch) et temporairement 213 kW (290 ch) grâce à une fonction boost. Cette voiture a été suivie, la même année, de la Golf GTI Clubsport S⁵ dans une version en édition limitée à 400 unités affichant une puissance disponible en continu de 228 kW (310 ch). En mai 2016, le pilote professionnel Benjamin Leuchter a établi un nouveau record du tour des



véhicules à traction sur la Nordschleife du Nürburgring au volant de la Golf GTI Clubsport S. Son temps était de 07'49"21.

¹⁾ *Le véhicule est un prototype proche de la version de série.*

²⁾ *Golf GTI 2.0 TSI DSG 241 ch (180 kW), consommation de carburant (NEDC) en l/100 km : 8,6 (cycle urbain)/5,3 (cycle extra-urbain)/6,5 (cycle mixte) ; émissions de CO₂ en g/km : 149 (cycle mixte), classe d'efficacité : C.*

³⁾ *Golf GTE, consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : cycle mixte 1,5 ; consommation d'électricité en kW/h/100 km : cycle mixte 11,4 ; émissions de CO₂ en g/km (cycle mixte) : 34 ; classe d'efficacité : A+*

⁴⁾ *Golf GTD (147 kW/200 ch, avec boîte de vitesses à double embrayage DSG à 7 rapports), consommation de carburant (NEDC) en l/100 km : cycle urbain 5,4, cycle extra-urbain 3,9, cycle mixte 4,4 ; émissions de CO₂ en g/km (cycle mixte) : 117 ; classe d'efficacité : A*

⁵⁾ *Ces modèles ne sont plus commercialisés.*