



24 mai 2018

Nouvelle Polo GTI : la Polo GTI franchit pour la première fois le seuil des 200 ch



Informations clés – la Polo GTI en bref

- Les gènes d'une icône : la nouvelle Polo GTI dynamise le segment des petites voitures compactes avec son moteur turbo de 200 ch.
- Dynamisme 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.
- Design de la Polo GTI : son design expressif est personnalisé grâce aux emblèmes GTI, tels que la légendaire bande rouge dans la grille de calandre.
- Numérisation de la Polo GTI : la Polo GTI est pour la première fois disponible avec des compteurs entièrement numérisés et des systèmes d'infodivertissement à écran de verre.
- Équipements de la Polo GTI : climatiseur, sièges Sport haut de gamme aux carreaux légendaires Clark, nouvelles jantes de 17 pouces, étriers de frein rouges.

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

S.A. D'Ieteren 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>



→ **Systèmes d'aide à la conduite de la Polo GTI : système de surveillance des environs 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 frein anti-multicollision.**

Une icône sportive. Ces trois lettres sont inséparables de Volkswagen : GTI (Grand Tourisme Injection). Une nouvelle GTI fait aujourd'hui ses débuts : la prochaine Polo GTI. Avec ses 200 ch (147 kW) et sa boîte DSG à 6 rapports de série, elle atteint les 237 km/h. 6,7 s lui suffisent pour atteindre 100 km/h. Les 5,9 l/100 km de consommation reflètent l'efficacité de sa motorisation. La nouvelle Polo GTI constitue une étape majeure de la longue histoire GTI. Il n'y a qu'à s'installer, à régler les sièges sport et à s'attacher : c'est une interface homme-machine ergonomique taillée sur mesure. La touche servant à démarrer le moteur devient une commande de sélection du profil de conduite sur la nouvelle Polo GTI, car l'équipe de développement est parvenue à une dynamique permettant une conduite sportive tout en assurant une sécurité remarquable et un grand confort. Cette alliance entre sportivité, sécurité et confort constitue le secret du succès du concept GTI et une caractéristique centrale de la nouvelle Polo GTI. Ses caractéristiques sont la grande agilité de la motorisation, le faible poids à vide (1 355 kg), le rapport poids-puissance (6,78 kg/ch), les trains roulants fermes mais adaptés aux longs trajets, la traction fiable et la position d'assise optimale sur le plan ergonomique. À cela s'ajoute un design intérieur et extérieur expressif, embelli par des emblèmes GTI, comme l'emblématique bande rouge sur la grille de calandre, le pommeau du levier de vitesses GTI et la légendaire sellerie à carreaux Clark. Elle est dotée d'un poste de conduite connecté et largement numérisé. La Polo GTI, disponible uniquement en version cinq portes, s'impose ainsi comme une voiture de sport compacte et abordable d'une nouvelle génération.

Les spécifications de la Polo GTI en détail

L'extérieur GTI

Un pare-chocs dédié intégrant un spoiler et des phares antibrouillard de série font partie des emblèmes GTI extérieurs. La bande rouge au milieu de la grille de calandre est emblématique de la GTI. Les phares LED (en option) de la Polo GTI sont proposés en exclusivité avec un winglet rouge qui prolonge le liseré rouge de la calandre. Le logo GTI et la structure en nid



d'abeilles classique des grilles de ventilation dans la calandre et le pare-chocs font évidemment aussi partie des emblèmes GTI. La nouvelle Polo GTI se distingue en outre des autres versions moins puissantes de la Polo dans la partie basse du pare-chocs par des caches en noir brillant en forme de C.

À l'arrière, la Polo GTI est également identifiable à certaines caractéristiques typiques. Le noir constitue un élément de style classique, toujours repris jusqu'à aujourd'hui depuis la Golf GTI de 1976. La bordure de la lunette arrière était entre autres noire : tous les hommes de 8 à 80 ans le savaient à la fin des années 1970. Le becquet de toit en deux parties de la Polo est aujourd'hui peint en noir brillant (partie inférieure en noir mat). La structure en nid d'abeilles également peinte en noir à l'extrémité inférieure du pare-chocs et la double sortie chromée du système d'échappement y étant intégrée à gauche sont d'autres attributs GTI. 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 bloc de feux arrière LED assurant un design nocturne particulièrement saisissant.

Les emblèmes GTI marquent également l'habitacle. L'habitacle d'une GTI se distingue par ses équipements spécifiques. La nouvelle Polo GTI ne fait pas exception. 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 Titanium Black). Les montants et le ciel de toit sont de fait également noirs. Les surpiqûres contrastantes rouges font partie des autres caractéristiques GTI typiques dans l'habitacle. Elles se retrouvent sur le volant Sport multifonction gainé de cuir de série, le soufflet du levier de vitesses, les tapis de sol et les surfaces extérieures des sièges. Les sièges Sport haut de gamme, dont l'ergonomie est adaptée à presque toutes les morphologies, présentent sur leurs surfaces intérieures le légendaire motif à carreaux Clark (liserés rouges, gris foncé et gris clair, surfaces carrées noires). Une sellerie en cuir noir est disponible en option.

Cadrans GTI et Active Info Display. Volkswagen propose pour la première fois sur la Polo, et par conséquent aussi sur la nouvelle GTI, des cadrans numériques. La Polo est ainsi la première GTI à embarquer un Active Info Display de dernière génération. 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. Celui-ci s'appelle Sport. Les systèmes d'infodivertissement affichent sur leur écran de 6,5 ou 8,0 pouces un écran d'accueil propre à la GTI. Sur la nouvelle Polo, les cadrans et le système d'infodivertissement se situent dans le champ de vision, ce qui permet de les consulter et de les utiliser de manière optimale. Les interfaces



numériques pour smartphone intègrent leurs applications et divers services en ligne à bord. Il est possible de recharger des smartphones non seulement par prise, mais aussi sans câble (par induction) en option.

Les cadrans et les systèmes d'infodivertissement en détail

Active Info Display. Les designers de l'interface Volkswagen ont perfectionné l'Active Info Display (diagonale de 10,25 pouces) 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 la touche « View » située sur le volant multifonction, le conducteur de la Polo GTI peut alterner rapidement entre les trois présentations de base :

1. Présentation avec deux cadrans pour le régime et pour la vitesse.
2. Présentation numérique sans cadrans
3. Présentation numériques sans cadrans incluant des informations supplémentaires.

Celles-ci peuvent être configurées via le système d'infodivertissement. Volkswagen a d'autre part adapté le graphisme et la gamme de coloris de l'Active Info Display à la nouvelle Polo GTI, avec entre autres une dominance d'éléments graphiques noirs, blancs et rouges.

Trois systèmes d'infodivertissement. L'association de l'Active Info Display et du système d'infodivertissement contribue à créer un nouvel univers numérique 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 pouces. La nouvelle Polo GTI connecte le conducteur et ses 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 pour Android, App-Connect intègre les interfaces CarPlay™ [Apple] et Android Auto™ [Google] aux systèmes d'infodivertissement), de Media Control et de Guide & Inform (divers services en ligne).

Les équipements GTI

Tout pour la vie à bord. La Polo est de série proposée en version cinq portes et dispose du système de surveillance des environs Front Assist avec freinage automatique d'urgence en ville et détection des piétons, ainsi que du frein anti-multicollision. La Polo GTI embarque en plus de multiples autres équipements de série. À cela s'ajoutent 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 Colour, un éclairage d'ambiance (blanc), des baguettes de seuil de porte avec le monogramme GTI, un climatiseur, des phares antibrouillard, des feux de braquage, des feux arrière LED, un siège conducteur réglable en hauteur, des tapis de sol à l'avant et à l'arrière, des lève-vitres électriques avec fonction confort et l'affichage multifonction Plus. La Polo GTI peut également être équipée en option d'une offre inhabituellement fournie de systèmes de confort et de systèmes d'aide à la conduite (voir les détails dans une autre section). Le plus grand toit coulissant panoramique du segment et un système audio de 300 W de Beats sont deux autres équipements optionnels phares.

La motorisation GTI

Catégorie des moteurs turbo de 2,0 litres. Le cœur de toute GTI, et donc de la Polo GTI, est son moteur. Toutes les GTI récentes sont entraînées par des moteurs turbo à quatre cylindres 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 développant 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]). La Polo GTI entre ainsi pour la première fois dans la catégorie des moteurs turbo de 2,0 l, celle de la Golf GTI. Le moteur de 1 984 cm³ a un rapport de compression de 11,65. La puissance maximale de la GTI est disponible entre 4 400 et 6 000 tr/min. Dès les 1 500 tr/min, ce moteur de la série EA888 de troisième génération délivre son couple maximum de 320 Nm aux roues avant et le maintient à un niveau constant jusqu'à 4 400 tr/min. De ce fait, le moteur GTI ne suit pas la courbe classique d'évolution du couple, mais un plateau sportif.

Système de haute technologie. Les caractéristiques techniques particulières du moteur de la nouvelle Polo GTI incluent entre autres la levée variable des soupapes côté admission, un double système d'injection avec injecteurs TSI et SRE (combinaison d'injections directes et dans la tubulure d'admission), des segments racleurs d'huile en trois parties, un calculateur de gestion moteur avec quatre microprocesseurs et un processus de combustion fonctionnant selon le cycle efficace de Miller.

Efficienc e GTI. La nouvelle Polo GTI est lancée avec une boîte à double embrayage DSG à 6 rapports. La version boîte manuelle à 6 vitesses suivra l'année prochaine. La Polo GTI avec boîte DSG atteint les 100 km/h en 6,7 s départ arrêté. La plus puissante des Polo de série actuelles affiche une vitesse de pointe de 237 km/h. Malgré sa puissance élevée, la Polo GTI peut être conduite de façon très économe grâce à une technologie de motorisation efficiente. La consommation moyenne de la version DSG est



limitée à 5,9 l/100 km (ce qui correspond à 134 g/km de CO₂). La Polo GTI consomme de l'essence sans plomb 95 (RON 95).

Les trains roulants GTI

Deux types de trains roulants Sport. La Polo GTI est proposée avec deux configurations de trains roulants différentes : les trains roulants Sport de série et les trains roulants Sport Select à amortisseurs réglables 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 de série à bord de la GTI.

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 force 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 est dotée d'un essieu semi-rigide avec barre stabilisatrice intégrée. Les amortisseurs à gaz comprimé et des ressorts séparés assurent une suspension sportive et pourtant confortable sur l'essieu arrière.

Les trains roulants Sport. La Polo GTI sera le seul modèle de la famille Polo 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 Polo GTI peut être configurée en option avec les trains roulants perfectionnés Sport Select. Grâce aux amortisseurs réglés, 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 cinq modes Normal, Sport, Eco, Comfort 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. Outre les amortisseurs réglables, les trains roulants Sport Select comprennent entre autres un stabilisateur de plus grande taille sur



l'essieu avant, des biellettes de barre stabilisatrice plus rigides à l'avant et des paliers de guidage d'essieu plus raides à l'arrière. En outre, la carrosserie est ici aussi abaissée de 15 mm.

La Polo GTI avec de nouveaux systèmes d'aide à la conduite et de confort Capteur Blind Spot. Ce système permet d'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 l'arrière 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 enclenche entre outre dans cette situation un contre-braquage assisté et complique ainsi le changement de voie. Le risque résultant des dangereuses situations de changement de voie est dès lors 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 du Rear Traffic Alert, qui rend les sorties en marche arrière beaucoup plus sûres.

Rear Traffic Alert. Proposé en association avec le capteur Blind Spot, le Rear Traffic Alert apporte un avantage supplémentaire en matière de sécurité. Il permet de faciliter les sorties en marche arrière hors d'un porche ou d'une place perpendiculaire à la rue. L'innovation réside dans le fait que le système ne détecte pas 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 capteur basé sur un système radar peut enregistrer des objets se trouvant jusqu'à 40 m et évoluant à une vitesse de 4 km/h minimum. 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, le Rear Traffic Alert engagera 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 sur l'ordinateur de bord. Si le conducteur n'observe pas de pause durant les quinze minutes qui suivent, l'alerte est réitérée.

Frein anti-multicollision. Environ 25 % des accidents impliquant des dommages corporels sont des collisions multiples. Le frein anti-multicollision de série peut contribuer à éviter les impacts en chaîne ou à



en réduire la gravité. À la suite d'un premier impact, et dans les limites du système, le frein anti-multicollision 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 prétendues afin d'optimiser la protection apportée par le système d'airbags et de ceintures. De plus, dans 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. En effet, dans ces conditions, 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 des environs Front Assist de série, le système de protection proactive des occupants détecte les situations 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.

Régulateur de distance ACC. Le système utilise le capteur radar intégré à l'avant. Il est actuellement proposé uniquement 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 des environs Front Assist. Le Front Assist utilise un capteur de radar intégré à l'avant pour surveiller en permanence la distance avec le véhicule qui le 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 brève 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, le 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 ne détecte pas seulement les autres véhicules, mais aussi les piétons qui se déplacent perpendiculairement à la chaussée. Dès qu'un piéton est en danger, le système alerte le conducteur et freine la Polo de manière autonome, dans les limites du 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 de 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 d'urgence 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 cinq profils : Eco, Sport, Normal, Comfort 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 le mode roue libre. Ainsi, si le conducteur relâche la pédale d'accélérateur (en pente par exemple), la boîte DSG se débraye et le moteur tourne au ralenti. L'énergie cinétique de la Polo GTI pourra 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 de rapports de la boîte DSG sont plus dynamiques.

Assistant aux manœuvres de stationnement Park Assist. L'assistant aux manœuvres de stationnement Park Assist est capable de garer la Polo GTI automatiquement dans les places en créneau et en bataille et peut également sortir des places en créneau. Le système s'active d'une 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 déficiente et en avertit le conducteur. Cependant, le système de contrôle de l'état des pneus ne dispense pas le conducteur de vérifier la pression de gonflage des pneus.