



Rencontre GTI au Wörthersee 2016: Première mondiale de la Golf GTI Clubsport S

- **Avec 310 ch / 228 kW, elle est la GTI la plus puissante de tous les temps**
- **Une deux places à traction avant et au châssis nouvellement configuré**
- **Un profil «Nürburgring» peut être activé via la sélection du profil de conduite**
- **Une édition limitée à 50 véhicules en Suisse, disponibles à partir de l'automne 2016**

La Golf GTI Clubsport S traverse la ligne de départ et d'arrivée de la nouvelle «Grüne Hölle» telle une flèche. Au volant sport gainé de cuir de la plus puissante Golf GTI de tous les temps, Benny Leuchter (28 ans), le pilote de course allemand, vient de pulvériser l'ancien record des véhicules de série à traction avant sur la boucle nord du Nürburgring. Désormais, il s'agit pour tous les concurrents de battre le temps de Leuchter en GTI, à savoir **07:49:21**. La nouvelle voiture de sport a été conçue sur la base de la Golf GTI Clubsport développée pour le 40^{ème} anniversaire GTI.

Cette dernière faisait déjà disparaître les limites entre véhicules de série et bolides de course avec ses 265 ch / 195 kW (voire temporairement 290 ch / 213 kW via fonction Boost) et son aérodynamisme nouvellement développé dans de larges domaines, y compris les valeurs de déportance correspondantes. Avec la Golf GTI Clubsport S, présentée en Première mondiale à la rencontre GTI au Wörthersee (du 04 au 07 mai 2016), Volkswagen ajoute désormais un nouveau joyau à sa légendaire série de modèles. 310 ch / 228 kW disponibles en permanence, une accélération de 0 à 100 km atteinte en 5,8 secondes, une vitesse maximale non bridée de 265 km/h et un poids à vide UE réduit à 1360 kg (conducteur et bagages incl.) sont les valeurs clés du nouveau produit phare Golf GTI. Mais ce n'est que depuis le temps record de la boucle nord que la vitesse du véhicule devient vraiment évidente.

Profil Nürburgring

En exclusivité mondiale, la Golf GTI Clubsport S est livrée avec un profil de conduite disponible pour le circuit de course automobile le plus exigeant du monde. Ceci devient possible puisque le véhicule est doté de série de la régulation adaptative individuelle du châssis DCC et de la sélection du profil de conduite. Les ingénieurs en charge ont développé un réglage dans le profil de conduite «Individual» qui a été adapté de

façon ciblée aux conditions exceptionnelles rencontrées sur le Nürburgring. Les profils de conduite «Comfort», «Normal» et «Race» sont aussi disponibles. Dans le profil «Individual», le conducteur peut bien entendu varier les réglages lui-même comme auparavant. En «réinitialisant» le profil «Individual» via le menu de l'écran tactile, il peut retourner à tout moment à l'ajustage Nürburgring devant l'entrée de la boucle nord. Cette configuration exceptionnelle enclenche les paramètres «Sound», «Moteur» et «Direction» (direction progressive de série) dans le profil «Race» ainsi que «DCC» dans «Comfort». Dans ce cas toutefois, il s'agit d'un tout autre profil que pour les paramètres normaux de «Race» et «Comfort». Plus de détails à ce sujet ci-dessous, mais d'abord voici d'autres spécifications de la Golf GTI Clubsport S.

400 exemplaires dans le monde entier dont 50 pour la Suisse.

Le nombre de 400 exemplaires a été fixé pour l'édition mondiale, dont 50 seront livrées en Suisse. Les couleurs de la série spéciale suivent celle de l'ancêtre de la GTI: «Rouge Tornado», «Pure White» et «Deep Black effet nacré»; le toit de la GTI blanche et rouge est disponible en noir (en option). Peu importe dans quel coin du monde cette voiture fera son apparition: elle sera toujours une deux portes à boîte manuelle pour des raisons de poids. Comparée à la Golf GTI Clubsport deux portes avec boîte manuelle, le poids de la «S» a pu être nettement réduit, comme suit: un rapport poids-puissance de 4,15 kg/ch. La Golf GTI Clubsport S d'une puissance de 380 Nm située entre 1700 et 5300 tr/min est une deux places. La suppression de la banquette arrière, accoudoir central compris, a permis la plus grande économie de poids. Une batterie plus petite et le fait de bannir des détails comme les tapis isolants, le plancher de chargement variable, la plage arrière, les tapis de sol et l'insonorisation du capot ont encore fait chuter le poids. Un cadre auxiliaire en aluminium sur l'essieu avant et des bandes de freinage en aluminium ont apporté encore d'autres économies. Les pneus Michelin ZR de dimension 235/35 sur des jantes 19 pouces en alliage léger de type «Pretoria», le DCC également indispensable ainsi qu'une barre anti-rapprochement, un filet de séparation derrière les sièges et un tapis à l'arrière ont par contre de nouveau entraîné du poids. Il en résulte une économie de poids de 30 kg par rapport à une Golf GTI Clubsport disposant d'un équipement semblable et donc un poids à vide DIN de seulement 1285 kg (poids à vide UE de 1360 kg, conducteur et bagages inclus). Avec 310 ch, il en résulte un rapport poids-puissance dynamique de 4,15 kg/ch. Moins de poids signifie en outre efficacité énergétique: 7,4 l/100 km (soit 172 g/km CO₂).

Spécifications moteur

L'équipe de développement a exploité les synergies entre le sport automobile et la construction de série pour accentuer la puissance du moteur, sachant que les expériences faites avec le puissant moteur 330 ch / 243 kW / 410 Nm de la Golf GTI TCR, le nouveau bolide de course pour les «TCR International Series», ont également été intégrées. Cela a donné l'opportunité de booster le moteur en permanence à 310 ch et 380 Nm et à intégrer en même temps l'ajustage de la Golf GTI TCR du Championnat du monde des voitures de tourisme. Dans le détail, les ingénieurs ont obtenu le supplément de puissance en adaptant la gestion du moteur et en utilisant un nouveau système d'échappement. Ce dernier présente un diamètre de 65 mm au lieu de 55 mm devant les

silencieux dans l'embout d'échappement, ce qui réduit la contre-pression et accroît la puissance. Un effet secondaire de ces modifications: le système d'échappement développe en décélérant un «babillage de poussée» grognant superbement, respectivement une «Backfire»! Cela vaut particulièrement pour le profil de conduite «Race» (entre autres avec régime relevé) dans lequel la Golf GTI Clubsport S est poussée à la performance maximale et à une réaction extrêmement nerveuse de façon analogue au réglage «Nürburgring». Au cours des modifications, une nouvelle pompe à carburant avec débit augmenté a été intégrée. Le grand TSI de 1984 cm³ forme la base technique de la Golf GTI Clubsport S à traction avant, tel qu'il est aussi utilisé pour les autres versions GTI et pour la Golf R. Le moteur appartient à la troisième génération de la série EA888 et possède des raffinements techniques tels qu'une évacuation des gaz d'échappement vers le turbocompresseur refroidie par eau et intégrée dans la culasse ainsi qu'une distribution à calage variable des soupapes avec double réglage de l'arbre à cames.

Châssis

La nouvelle Golf GTI Clubsport S possède un châssis sport spécifique. Les spécialistes des châssis ont nouvellement configuré les essieux de la Golf GTI Clubsport S. Exemple de l'essieu arrière: l'essieu modulaire Performance a été doté de plus de potentiel de guidage latéral afin d'obtenir une accélération latérale plus élevée. Sans intervention sur l'essieu avant McPherson, ceci entraînerait une tendance au sous-virage plus forte. Karsten Schebsdat, spécialiste de châssis, explique: «Pour neutraliser le sous-virage et augmenter en même temps le niveau d'adhérence, nous avons procédé à un contre-réglage de l'essieu avant correspondant et élaboré des supports de roue spécifiques.» Il en résulte un angle de carrossage plus important. L'angle négatif accroît le potentiel de guidage latéral et optimise l'adhérence au train de roulement avant. Adieu tendance au sous-virage. La Clubsport S se distingue par un équilibre semblable à celui de la Clubsport «normale» pour un niveau d'accélération latérale encore plus élevé. Et cela permet une vitesse en virage décuplée. Le comportement de freinage a en outre été perfectionné, en particulier lors du freinage en abordant un virage à grande vitesse pour éviter un dérapage de l'arrière du véhicule. En interaction avec les mesures aérodynamiques, cela permet au conducteur de freiner sa Golf GTI Clubsport S de façon ciblée dans les virages sans perdre sa stabilité. Résultat: une conductibilité extrêmement bonne jusque loin dans les seuils limites et un temps spectaculaire de 07:49:21 dans la boucle nord.

De la GTI Performance à la GTI Clubsport S

L'idée de la Golf GTI Clubsport S est née, lorsque l'équipe chargée de la GTI «normale» chez Volkswagen a testé la version finale de l'actuelle Golf GTI Performance sur le circuit de course. «Il était évident pour nous que cette GTI possédait un gigantesque potentiel», affirme Karsten Schebsdat, chef du réglage des châssis. Et l'ingénieur précise: «C'est pourquoi nous avons décidé d'extraire un maximum de dynamisme de cette voiture. À l'aide d'une petite équipe. Elle a été transportée de bas en haut à travers les instances. Tout comme cela avait été le cas pour la naissance de la première Golf GTI.» Outre la réduction de poids déjà expliquée et l'augmentation de puissance, deux choses élémentaires

sont essentielles pour construire un véhicule vraiment rapide: un aérodynamisme optimisé et un excellent train de roulement. La nouvelle Golf GTI Clubsport S les possède toutes les deux.

Le 4 mai 2016, Communication Volkswagen

Remarque

Vous trouverez de plus amples informations numériques sur la nouvelle Golf GTI Clubsport S dans notre banque de données Presse:

www.vwpress.ch.

Utilisateur : pressecast_2015

Mot de passe: 15Gstpr-20

AMAG Automobil- und Motoren AG

Communication Volkswagen

Christian Frey

Chef PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Téléphone 056 463 94 61

Télécopie 056 463 95 17

E-mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch

