



technologie turbo. C'était en 2006. La Polo GTI de base développait alors une puissance de 150 Ch (110 kW), portée à 180 Ch par la légendaire Cup Edition.

Retour vers le futur avec la toute nouvelle Polo GTI qui sera livrée fin mai en Allemagne, puis peu à peu en Europe et au Japon. La combinaison de l'injection directe, du compresseur et du turbo sous un même capot va faire fureur sur ce segment. Mais qu'en est-il des performances? Le moteur quatre cylindres seize soupapes de 180 Ch, conforme à la norme Euro 5, développe sa pleine puissance à 6 200 tr/min. Le couple maximum de 250 Nm impressionne également sur un moteur de cette dimension. Il est disponible dès les 2 000 tr/min et se maintient à niveau constant jusqu'à 4 500 tr/min. Ces chiffres montrent à quel point le TSI 1.4 est à l'aise dans les plus hauts régimes et affiche une grande motricité sur la Polo GTI, à qui il apporte une incroyable agilité dans toutes les situations.

### **Boîte DSG: efficacité extrême, sportivité extrême**

La boîte DSG 7 rapports livrée de série influe positivement sur la dynamique. La boîte à double embrayage associée au confort d'une boîte automatique la sportivité et la sobriété d'une commande de boîte manuelle. En plus du mode entièrement automatique, la DSG peut être commandée manuellement, soit au levier de vitesses, positionné sur le couloir Tiptronic, soit au volant via les palettes proposées de série.

### **Châssis sport: garde au sol diminuée de 15 mm et pneus 17"**

L'athlète de la gamme Polo est une voiture sportive et sûre à tous points de vue. Elle le doit notamment à son châssis sport GTI, au système ESP et au différentiel autobloquant électronique XDS. Ce dernier veille à ce que la puissance de la GTI soit parfaitement transmise à la route, y compris dans les virages serrés. Le châssis s'appuie sur une architecture de base composée d'un essieu McPherson à l'avant et d'une suspension multibras à l'arrière, le tout dans un réglage particulièrement dynamique. Les amortisseurs, aux caractéristiques plus fermes, s'accompagnent de ressorts adaptés qui abaissent le châssis de 15 mm par rapport aux versions « normales ». Du coup, l'inclinaison de la carrosserie est réduite et le centre de gravité abaissé, ce dont profite le compartiment dynamique en courbe. Le même effet est visé par l'adoption de pneus à taille basse (215/40 R17 87V) sur des jantes en alliage léger « Denver » (7Jx17), dont le dessin à cinq trous, typiquement GTI, est partagé avec la Golf GTI.

### **Tout sous contrôle: le couple ESP-XDS donne la direction à suivre**

Au plan de la sécurité, la Polo GTI est également richement dotée dès sa version de base, à l'image des freins largement dimensionnés ou du contrôle dynamique de trajectoire ESP installé de série. À cela s'ajoutent de nombreux modules électroniques, tels que le système antiblocage des roues (ABS), l'aide au démarrage en côte, la régulation d'antipatinage à la traction (ASR), la régulation du couple d'inertie du moteur (MSR) et les blocages de différentiel électroniques (EDS). Sans oublier l'affichage du contrôle de pression des pneus (RKA), également de série.

Inauguré sur la Golf GTI, le différentiel électronique autobloquant XDS complète les fonctionnalités bien connues de l'EDS. Il améliore la tenue de route dans les virages rapides et conserve au véhicule un positionnement « neutre » au bénéfice de la traction puisqu'il empêche la roue intérieure – délestée – de patiner en intervenant de manière ciblée sur le freinage. Embarqué de série sur la Polo GTI, ce système utilise des

informations livrées par les capteurs telles que l'angle du volant, le taux de lacet et le régime de rotation des roues. Au bout du compte, la sécurité et le plaisir de conduire s'en ressentent favorablement puisque le XDS apporte à la Polo GTI une maîtrise de la route encore plus grande.

### **Équipement GTI: légendaire et sportif**

À l'extérieur comme à l'intérieur, le nouveau fleuron de la gamme Polo ne cache pas son appartenance à la famille GTI et en reprend tous les attributs emblématiques. À l'extérieur, la plus sportive des Polo ne se reconnaît pas seulement aux deux classiques liserés rouges sur la grille de calandre.

Elle a également hérité de sa grande sœur, la Golf GTI, la structure en nid-d'abeilles dans la prise d'air du bouclier. Les seuils de porte élargis et le becquet arrière dans la couleur de la carrosserie sont eux aussi typés GTI. D'autres détails extérieurs révèlent la filiation de cette Polo GTI, comme les jantes en alliage léger 17" « Denver », laissant découvrir les étriers de frein rouges, le bouclier arrière au look de diffuseur dans sa partie inférieure et la double sortie d'échappement chromée regroupée à gauche.

Deux options inédites sur cette gamme sont proposées sur la nouvelle Polo GTI: le toit coulissant/entrebâillant panoramique à commande électrique qui va jusqu'au niveau des montants médians, ainsi que les phares bi-xénon, entièrement redessinés. Les phares double optique incluent un éclairage diurne et des feux de position à LED, ainsi que l'éclairage directionnel.

À l'intérieur, la Polo de 180 Ch reste fidèle à l'esprit GTI. L'ambiance est immédiatement installée par les sièges sport haut de gamme de série, tendus d'un classique tissu à carreaux en hommage à la première GTI des années soixante-dix. La garniture de pavillon, les habillages des montants de toit et les pare-soleil arborent une livrée noire sportive, de même que les caches de la console centrale au fini brillant. La surface noire brillante alterne avec des couleurs et des matières contrastantes, comme les entourages des sorties d'air en chrome mat ou les applications chromées des boutons tournants. Les poignées de porte intérieures reprennent ce look chromé, de même que les boutons du levier de vitesses et du levier de frein à main, la grille de la boîte DSG et les trois branches du volant cuir sport. Quant aux surpiquûres du soufflet de levier de vitesses, de la poignée du levier de frein à main et du volant, elles sont en rouge traditionnel.

L'équipement de série très fourni de la nouvelle Polo GTI rappelle que la sportivité n'exclut pas le confort. En plus des fonctionnalités déjà mentionnées, il comprend notamment: des pédales à l'optique aluminium, des lève-vitres électriques à l'avant (version trois-portes) et à l'arrière (version cinq-portes), des rétroviseurs extérieurs chauffants et réglables électriquement, une climatisation, le verrouillage centralisé à télécommande et des phares antibrouillard. Le volant en cuir est doté d'une palette de commandes pour la boîte DSG à gauche et à droite. À cela s'ajoutent bien entendu de nombreuses fonctionnalités de sécurité passive: airbags conducteur et passager, airbags latéraux tête-thorax et prétensionneurs de ceinture à l'avant, mais aussi fixations Isofix sur la banquette arrière pour les sièges enfants compatibles. Cette Volkswagen n'est pas seulement la meilleure Polo GTI et la plus économe de tous les temps, c'est aussi la plus sûre.

La nouvelle VW Polo GTI peut être commandée en Suisse à partir du mois d'avril au prix de CHF 31 200.-. Les premiers véhicules seront disponibles chez les concessionnaires dès cet été.

Communication Volkswagen, le 23 février 2010

**Précision:**

Les photos actuelles du nouveau Polo GTI au format numérique sont disponibles dans notre banque de données presse: [www.vwpress.ch](http://www.vwpress.ch)

Utilisateur: pressegast\_02

Mot de passe: presse\_6348

**AMAG Automobil- und Motoren AG**

Volkswagen Communication

Donatus Grütter

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Téléphone 056-463 94 61

Télécopie 056-463 93 52

E-mail: [vw.pr@amag.ch](mailto:vw.pr@amag.ch)

Internet : [www.volkswagen.ch](http://www.volkswagen.ch)