



**Volkswagen**

**La Golf R**

Présentation dynamique internationale, Ellmau 2010

Remarque :

Vous pouvez consulter ce dossier de presse et les illustrations correspondantes dans notre base de données de presse sur Internet à l'adresse suivante :

[www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com).

Identification utilisateur : golf-r | code : 01-2010

Toutes les données et équipements évoqués dans ce communiqué de presse valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Des différences peuvent se présenter pour les autres pays. Modifications et erreurs réservées.

Les désignations TDI, TSI, DSG et Twincharger sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe Volkswagen en Allemagne et dans d'autres pays.

**FR**

## La Golf R

### ■ Principaux aspects

Le concept R – Plus de puissance, moins de consommation	02
Le TSI de la Golf R	04
La traction quatre-quatre de la Golf R	05
Le châssis sport de la Golf R	06
L'équipement extérieur de la Golf R	07
L'équipement intérieur de la Golf R	09
Équipement de série de la Golf R en résumé	11
Caractéristiques techniques de la Golf R	14

### **Plus de performance, moins de consommation :**

Nouvelle Golf R avec 270 ch et une consommation moyenne de 8,5 litres

**Sobre** – En version DSG, la Golf R dotée du plus puissant TSI de tous les temps ne consomme que 8,4 litres

**Inhabituel** – La Golf de pointe à traction quatre-quatre révèle une maniabilité au superlatif

Wolfsburg / Ellmau, janvier 2010. La nouvelle Golf R est là. Conçue par Volkswagen Individual, avec traction quatre-quatre. Le porte-fanion de la gamme est équipé de série de phares bi-xénon, de l'éclairage diurne DEL et feux arrière DEL. Boîte de vitesse manuelle ou DSG optionnelle. Avec 270 ch / 199 kW, c'est la plus puissante version de la gamme construite jusqu'à présent. C'est également la Golf R la plus économe de tous les temps – 21 % de moins (!) que le modèle précédent. Un véhicule sport de haut de gamme avec des chiffres de consommation de la catégorie des compactes. Données détaillées : la Golf R accélère de 0 à 100 km/h en 5,7 secondes seulement. La Golf R dotée en option de la boîte à double embrayage (DSG) fait encore mieux : elle atteint les 100 km/h en un temps record de 5,5 secondes. Fait le plus épatant : Alors que sur la précédente Golf R32 la consommation s'élevait à 10,7 litres de carburant aux 100 kilomètres, la nouvelle Golf R se contente de 8,5 litres - 2,2 litres de moins, soit 21 % ! Les émissions de CO<sub>2</sub> ont été réduites de 255 à 199 g/km. La Golf R dotée de la boîte automatique DSG se contente même de 8,4 litres aux 100 kilomètres (195 g/km CO<sub>2</sub>).

L'énorme augmentation d'efficacité de la nouvelle Golf R ne relève en rien de la magie, mais résulte bien plus d'un downsizing intelligent. Le légendaire modèle précédent tirait sa puissance d'une cylindrée de 3,2 litres („32“) et de six cylindres. La nouvelle version se contente de quatre cylindres et d'une cylindrée de 2,0 litres. Mais ce sont les éléments d'un moteur à essence à injection directe ultramoderne et suralimenté (TSI). Et cette association High-tech est, tant à la pompe que sur la piste, supérieure à un six cylindres classique avec injection par tube d'aspiration. La cinquième et la sixième génération de la Golf GTI, également propulsées par un TSI de quatre cylindres, avaient déjà démontré que même le bruit d'un quatre cylindres pouvait persuader. Et avec sa double tubulure d'échappement, dont l'acoustique a été optimisée, la « gamme sonore » de la Golf R est encore plus vaste et lui prête un caractère très personnel.

Le couple du TSI est lui aussi persuasif. Par comparaison : le six cylindres du modèle précédent développait un couple maxi de 320 Newton-mètre à 2 500 tr/min. Et c'était déjà très bien. Le moteur quatre cylindres suralimenté à injection directe de la nouvelle Golf R applique par contre 350 Newton-mètre sur le vilebrequin, valeur également disponible dès 2 500 tr/min, mais avec un maintien du maximum jusqu'à 5 000 tr/min. Le nouveau modèle offre ainsi un nouveau et fascinant dynamisme. Une seule discipline met la Golf R32 et la Golf R à pied d'égalité : la vitesse de pointe de 250 km/h (limitée électroniquement sur la Golf R).

## LE TSI DE LA GOLF R

La nouvelle Golf est propulsée par un moteur à essence à injection directe de la gamme EA113, moteur très flexible et, grâce au turbo-compresseur, variable jusqu'aux plus hauts niveaux de puissance. La respectable puissance par litre du TSI de 1.984 cm<sup>3</sup> s'élève à 136,6 ch/100,3 kW. La réactivité du moteur, qui met à tous les régimes la poussée spontanément applicable à disposition, est en conséquence. Comme précédemment évoqué, le moteur souligne avec effet son potentiel également du point de vue acoustique. C'est aussi le cas du point de vue optique : les deux tubes de sortie chromés sont visibles et centrés dans le pare-chocs au-dessous du diffuseur qui y est intégré – une « caractéristique R » que l'on pouvait déjà noter sur le modèle précédent.

Le moteur à quatre cylindres en ligne exerce sa puissante poussée par le biais d'une suralimentation par gaz d'échappement (jusqu'à 1,2 bar de pression d'admission) avec refroidissement de l'air d'admission. Ce moteur qui ne pèse que 152 kilos, est commandé par un système de gestion moteur entièrement électronique par le biais de l'accélérateur. Par rapport aux versions TSI de moindre puissance, les pistons du moteur quatre cylindres sont équipés de boulons renforcés. Les bielles sont également de conception plus robuste afin de pouvoir transmettre avec sécurité le puissant couple au vilebrequin. Du fait des importantes forces exercées par le moteur, le bloc cylindre a été également renforcé.

## LA NOUVELLE TRACTION QUATRE-QUATRE DE LA GOLF R

Sur la route, la Golf R transmet la puissance du TSI au moyen de la nouvelle génération de la traction quatre-quatre 4Motion Volkswagen. Par rapport à la version qui dotait la Golf R32, le système a été amélioré de façon significative. La transmission de force entre les essieux avant et arrière – et ainsi l’embrayage quatre-quatre tournant dans un bain d’huile – affiche surtout de très nets progrès par rapport à la génération précédente. Le plus important parmi ceux-ci : pour activer l’embrayage quatre-quatre, il n’est plus nécessaire d’avoir des différences de régime entre les essieux avant et arrière.

Contrairement à la génération précédente, la montée en pression est pour la première fois assurée par une pompe électrique. Celle-ci alimente en huile un accumulateur de pression dont la pression de service s’élève à 30 bars. Un appareil de commande calcule le couple d’entraînement idéal pour l’essieu arrière et règle à l’aide d’une soupape la quantité de pression d’huile qui doit être transmise sur le piston d’actionnement de l’embrayage à lamelles. La pression d’appui sur les lamelles de l’embrayage augmente proportionnellement au couple souhaité sur l’essieu arrière. La force de la pression appliquée sur les lamelles de l’embrayage permet de varier de façon continue le couple transmissible. Par rapport à la génération 4Motion existante jusqu’ici, le système fonctionne indépendamment du patinage du fait que la pression de service est disponible en permanence. La prévention contre un patinage des roues lors du démarrage et des accélérations est encore plus intensive car l’appareil de commande règle la distribution

du couple en fonction des charges dynamiques sur les essieux. En cas extrême, le couple d'entraînement peut être à près de 100 % transmis sur l'essieu arrière - un avantage en matière de sécurité et de dynamisme.

### **LE CHASSIS SPORT DE LA GOLF R**

Pour ce qui est du châssis, les développeurs ont pu s'appuyer sur l'excellent système de l'actuelle Golf de série. Ceci veut dire : à l'avant fonctionne l'essieu habituel à jambe élastique avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques ; à l'arrière, un essieu multi-bras fait en sorte que l'ESP n'ait que très rarement à intervenir. Le lay-out fondamental a été toutefois transformé en châssis sport abaissé de 25 millimètres et les ressorts, amortisseurs et le stabilisateur arrière ont été entièrement revus en conséquence. La régulation adaptative du châssis DCC, dont le caractère a également été adapté à la Golf R, est, de plus, disponible en option. Ce système adapte en permanence l'amortissement du châssis à la chaussée et à la situation de conduite. Outre le mode de service standard « Normal », le conducteur peut activer manuellement un mode de régulation « Sport » ou « Confort » de l'amortissement.

Les freins ont eux-aussi été adaptés aux performances plus élevées de la Golf R. Un dispositif de 17 pouces avec disques à ventilation interne et, spécifiquement R, étriers laqués en noir brillant a été intégré à la place d'un système de 16 pouces. Les disques ont un diamètre de 345 mm à l'avant et de 310 mm à l'arrière. Le programme électronique de stabilisation (ESP) a été également modifié. À l'aide d'une touche

ESP, il est possible de le commuter sur un mode sport nouveau. Sur les trajets très rapides et à virages nombreux, p. ex. sur circuits de course, l'ESP réagit plus tard et permet ainsi une maniabilité encore plus agile. La direction assistée électromécanique a été également dotée d'une caractéristique plus sportive. Lorsque la Golf R est commandée avec le système de régulation adaptative DCC, la direction assistée offre même une caractéristique spécifique correspondant à chacun des modes de conduite (« Sport », « Normal », « Confort »)

De série, le châssis établit le contact avec la chaussée par le biais de jantes en alliage léger de 18 pouces (type « Talladega ») de teinte « Sterling Silber » et montées de pneus de taille 225/40. Des jantes identiques sont en option disponibles en version 19 pouces avec des pneus de taille 235/35. Les jantes de 19 pouces peuvent, de plus, être commandées en teinte « noir brillant ». Indépendamment de la teinte, lorsque l'on opte pour les jantes de 19 pouces, les boîtiers des phares sont entièrement de teinte noire et les vitres arrière de la Golf R sont assombries à partir du montant B.

## **EQUIPEMENT EXTERIEUR DE LA GOLF R**

Comme les deux premières générations de la super Golf (I à partir de 2002, II à partir de 2005) et le nouveau modèle frère, le Scirocco R, la nouvelle Golf R se distingue par un équipement extérieur et intérieur totalement modifié. Les designers Volkswagen ont doté la Golf R d'une foule de raffinements harmonieux qui lui prêtent une allure bien personnelle, ce faisant, ils ont tenu compte des impératifs techniques



du moteur de 270 ch en y ajoutant, entre autre, des entrées d'air de grande taille. La Golf R s'affiche sans équivoque comme le modèle de pointe de la gamme, mais la qualité de son design adopte en même temps les prémices de «La Semplicità» définis par Walter de Silva, designer en chef du groupe.

L'individualisation couvre à l'extérieur les nouvelles jantes «Talladega», des étriers noirs ornés du logo R ainsi que des pare-chocs de forme nouvelle. L'avant de la Golf R est caractérisé par trois entrées d'air très grandes intégrées dans le pare-chocs ; les lamelles des entrées d'air sont laquées en noir brillant, une baguette de DEL a été en outre intégrée de série comme éclairage diurne dans les deux lamelles externes. Les deux lamelles de la calandre sont également laquées en noir brillant. Sur la droite de la calandre se trouve le nouveau logo R chromé. Des phares bi-xénon avec éclairage directionnel dynamique assurent l'éclairage de nuit sans supplément de prix. Vue de côté, la Golf R est reconnaissable par des seuils de porte élargis et des boîtiers de rétroviseurs extérieurs laqués en noir extrêmement brillant.

A l'arrière, la Golf R est également reconnaissable comme modèle de pointe individuel. Outre les pare-chocs avec diffuseur et tubes de sortie centrés, le logo R et le becquet plus grand, ce sont ici les feux arrière assombris de conception nouvelle qui constituent la caractéristique particulière. Ceux-ci fonctionnent avec la technologie DEL procurant un aspect marquant et un éclairage extrêmement rapide et durable.

## EQUIPEMENT INTERIEUR DE LA GOLF R

Avec ses matières intérieures de haute valeur, la sixième génération de la Golf fait le pas vers la gamme immédiatement supérieure. La Golf R, qui du fait de sa réserve de puissance se range de toute manière dans sa propre classe, profite elle aussi de cet aspect de qualité. Un ennoblissement volontairement développé par Volkswagen Individual souligne le positionnement de haut de gamme.

L'un des principaux éléments est constitué par les « sièges top » de forme nouvelle avec leur excellentes propriétés ergonomiques. Il suffit de prendre place, de régler la position en longueur et en hauteur, de régler le volant, de mettre sa ceinture et le tour est joué. C'est du cousu sur mesure. La Golf R pose ici, communément avec la Golf GTI et la Golf GTD taillées de façon similaire, les jalons en matière de concurrence internationale. Les bandes centrales des sièges sport sont revêtues d'une étoffe à structure nid d'abeille grise-noire et dessin « Kyalami » – ainsi baptisé d'après le circuit de course du même nom en Afrique du Sud. Les flancs intérieurs des sièges sont habillés de microfibre gris cristal « San Remo ». Les autres parties de sièges ainsi que le ciel de toit sont caractérisés par le noir. Les appuis-tête avant sont ornés du nouveau logo R brodé. En option, un siège sport baquet avec appui-tête intégré et logo R brodé est disponible pour le conducteur et le passager avant. Les bandes centrales des sièges sont alors en microfibre à dessin « San Remo ». L'extérieur des sièges baquet est habillé de cuir noir.

Toutes les coutures de l'intérieur sont de teinte « Artgrey » (à l'exception des sièges sport baquet). Ceci vaut aussi pour les coutures décoratives du volant à trois branches. Le cuir du volant est perforé en haut et en bas assurant ainsi une excellente prise en main. Sur le côté, un cuir fermé enveloppe les cuvettes de saisie du volant doté d'attributs ergonomiques émanant des voitures de course. Les agrafes en noble laque noire de clavier ajoutent une élégance supplémentaire à l'allure sportive. L'agrafe de la branche bras centrale est ornée du nouveau logo R. Le captivant contraste créé par la laque de clavier et le chrome illustre une passion pour la finesse et la précision dans le moindre détail.

Le pommeau R du levier de vitesse, les tapis ornés de liserets de teinte « Artgrey », les barrettes chromées des seuils de porte avec le logo R ainsi que les cadrans avec leurs aiguilles bleues et le cadran du tachymètre affichant jusqu'à 300 km/h ont également reçu un nouveau design. Des pédales sport en acier noble ainsi que des garnitures et des applications de porte spécifiquement R en motif « Silver Lane » complètent l'éventail de cette individualisation. La Golf R dispose de série de la climatisation automatique (« Climatronic »), du système d'autoradio « RCD 310 » (4 x 20 Watt) y compris lecteur MP3 plus double tuner.

## **EQUIPEMENT DE SERIE EN RESUME**

(Supplément ou variante par rapport à l'équipement de série de la Golf Trendline avec ESP et six airbags)

### **Extérieur et pneus**

- Becquet arrière dans la teinte du véhicule
- Boîtier de rétroviseur extérieur en noir brillant
- Calandre noire avec logo R
- Double tubulure d'échappement, centrée
- Étriers de freins noirs avec logo R
- Feux arrière en technique DEL, assombris
- Jantes en alliage léger (4) type « Talladega » 7 1/2 J x 18, écrous anti-vol avec protection supplémentaire, pneus 225/40 R 18
- Jupes latérales élargies dans la teinte du véhicule
- Pare-chocs d'aspect sport automobile, peints dans la teinte du véhicule
- Phares bi-xénon avec éclairage directionnel

### **Intérieur**

- Accoudoir central avant en aspect cuir avec coutures décoratives de teinte Artgrey, casier de rangement, 2 bouches d'aération et 2 porte gobelet à l'arrière
- Aumônières à l'arrière des sièges avant
- Barette de seuil de porte en aluminium avec logo R
- Ciel de toit noir
- Housse de sièges en étoffe, motif « Kyalami » avec logo R sur les appuis-tête avant, flancs intérieurs des sièges en microfibre « San Remo » et coutures décoratives de teinte Artgrey

- Inserts décoratifs en aluminium « Silver Lane » pour le tableau de bord et les revêtements des portes
- Interrupteur rotatif d'éclairage avec encadrement en chrome, applications chromées sur les commandes de rétroviseur et de lève-vitres
- Logo R au-dessus de la boîte à gants
- Pédales en acier noble
- Poignée de levier de frein en cuir avec coutures décoratives en teinte Artgrey
- Pommeau de levier de vitesse en cuir avec élément décoratif en aluminium et en noir brillant et coutures décoratives de teinte Artgrey
- Revêtement des portes et latéraux en aspect cuir et coutures décoratives de teinte Artgrey
- Revêtement du coffre à bagages avec casier supplémentaire côté droit
- Sièges avant chauffant
- Sièges sport haut de gamme à l'avant, réglables en hauteur
- Soutien lombaire sur les sièges avant
- Tapis textiles à l'avant et à l'arrière avec bordures de teinte Artgrey
- Trappe de chargement avec accoudoir central pour la banquette arrière
- Vide-poche avec couvercle intégré au ciel de toit
- Volant multifonction en cuir (3 branches) pour les boîtes manuelles avec élément décoratif en noir brillant, logo R et coutures décoratives de teinte Artgrey, avec commandes pour l'afficheur multifonction, l'autoradio et le téléphone
- Volant multifonction en cuir avec commande Tiptronic par commandes à bascule pour la boîte DSG, élément décoratif en noir brillant, logo R et coutures décoratives de teinte Artgrey, avec commandes pour l'afficheur multifonction, l'autoradio et le téléphone

## **Sécurité**

- ParkPilot, alarme sonore en cas d'obstacle à l'avant ou à l'arrière du véhicule

## **Autres fonctionnalités**

- Afficheur multifonction « Plus »
- Alarme anti-vol « Plus »
- Assistant de démarrage en côte de série pour les modèles avec DSG
- Buses de lavage avec chauffage automatique à l'avant
- Capteur de pluie
- Châssis sport, carrosserie surbaissée d'env. 25 mm
- Climatisation « Climatronic »
- Contrôle de pression des pneus
- Éclairage diurne DEL intégré au pare-chocs
- Lave-phares
- Miroir de courtoisie éclairé dans les pare-soleil
- Prise 12 V dans le coffre à bagages
- Rétroviseur extérieur avec réglage en hauteur côté passager avant et mode jour-nuit automatique
- Signal d'alarme du niveau d'eau de nettoyage
- Spots de lecture avec encadrement chromé à l'avant (2) et à l'arrière (2)
- Système d'autoradio « RCD 310 »
- Traction quatre-quatre

## CARACTÉRISTIQUES R

	Golf R boîte mécanique	Golf R boîte DSG
Type de moteur	Otto (TSI) 4 cylindres, 1 984 cm <sup>3</sup>	Otto (TSI) 4 cylindres, 1 984 cm <sup>3</sup>
Puissance maximale à régime	270 ch /199 kW dès 6 000 tr/min	270 ch /199 kW dès 6 000 tr/min
Couple maximal à régime	350 Nm de 2 500 à 5 000 tr/min	350 Nm von 2 500 à 5 000 tr/min
0-100 km/h	5,7 s	5,5 s
V/maxi	250 km/h	250 km/h
Consommation* (ø)	8,5 l/100 km	8,4 l/100 km
Volume du réservoir	60 litres	60 litres
Émissions de CO <sub>2</sub>	199 g/km	195 g/km
Longueur	4 212 mm	4 212 mm
Largeur version 3	1 779 mm	1 779 mm
Largeur version 5	1 786 mm	1 786 mm
Hauteur	1 461 mm	1 461 mm
Poids à vide	1 521 kg	1 541 kg
Volume du coffre	350 à 1 305 litres	350 à 1 305 litres
Boîte de vitesses	6+R, manuelle	6+R, DSG
Essieu moteur	Traction quatre-quatre	Traction quatre-quatre
Pneus	225/40 R 18 W	225/40 R 18 W
* = version 3 portes, conducteur 68 kg, bagages 7 kg, réservoir rempli à 90 % ; chiffres établis selon directive 92/21/CEE		