14 juillet 2021

|  |
| --- |
| **Press contact Volkswagen**  Jean-Marc Ponteville  PR Manager  Tél. : +32 (0)2 536.50.36  Jean-marc.ponteville@dieteren.be |
| D'Ieteren Automotive SA/NV  Maliestraat 50, rue du Mail  1050 Brussel/Bruxelles  BTW/TVA BE0466.909.993  RPR Brussel/RPM Bruxelles |
|  |
| **Plus d’informations**  <https://www.dieteren.be/fr> |

# La nouvelle Golf R Variant : plus de puissance, plus de dynamisme, plus d'émotions, plus d'espace

|  |
| --- |
| * Un break puissant : 235 kW (320 ch)1, 420 Nm, 0 à 100 km/h en 4,9 s * Une allure impressionnante : design « R » puissant et sportif * Une agilité remarquable : transmission intégrale 4MOTION avec vectorisation du couple R-Performance, système de freinage haute performance * Pack R Performance2 : deux nouveaux modes de conduite Special et Drift * Numérique et connectée : Digital Cockpit Pro spécifique aux modèles R, systèmes d’aide à la conduite complets, système d’infodivertissement ultra-récent MIB3 * Pour le quotidien comme pour les loisirs : boule d’attelage2 pour charge tractée allant jusqu’à 1,9 t et coffre d’un volume de chargement maximal de 1 642 l |

Avec ses 235 kW (320 ch)1, la nouvelle Golf R Variant est à ce jour la Golf Variant la plus puissante et la plus dynamique. Plus de puissance et de dynamisme, de nombreuses innovations, davantage d’espace et des émotions fortes : c’est ce qui renforce encore la nouvelle Golf R Variant. La transmission intégrale 4MOTION avec vectorisation du couple R-Performance Torque Vectoring de série est assurée par un moteur 2.0 TSI développant un couple maximal de 420 Nm. La puissance est transmise via une boîte de vitesses à double embrayage et 7 rapports spécifique aux modèles R. Le véhicule passe de 0 à 100 km/h en à peine 4,9 secondes. Avec le pack R-Performance disponible en option, la Golf R Variant peut atteindre une vitesse de pointe de 270 km/h et être équipée de jantes de 19 pouces, ainsi que des modes de conduite supplémentaires Special (mode pour circuit, mis au point sur le Nürburgring) et Drift. Une multitude de systèmes d’aide à la conduite et le système d’infodivertissement de dernière génération garantissent encore plus de sécurité et de confort.

Même si la Golf R Variant est une sportive hors norme, elle n’en conserve pas moins toutes les caractéristiques attendues d’une Golf Variant : un break familial, polyvalent par excellence, confortable et axé sur les loisirs, qui convient à toutes les circonstances. Son utilisation au quotidien ne saurait être compromise ni par le châssis sport spécifique R (abaissé de 20 mm) ni par sa conception respirant la compétition. « La Golf R Variant est la combinaison parfaite d’une Golf R3 compacte et d’un break. La sportivité, les performances et les émotions rejoignent l’espace, la polyvalence et l’innovation », résume Sven Smeets, responsable de la Division R. L’habitacle de la Golf R Variant bénéficie pleinement du gain d’empattement de 66 mm par rapport à la Golf. Les premiers à profiter de ses proportions généreuses sont les passagers installés à l’arrière, où l’espace maximal pour les jambes passe de 903 à 941 mm. Le véhicule possède en outre un coffre d’un volume utile de 611 l, qui atteint 1 642 l si le chargement s’effectue jusqu’au toit et que la seconde rangée de sièges est rabattue. Pour la première fois, la Golf R Variant peut également être équipée en option d’une boule d’attelage, avec une masse tractable maximale admissible (freinée) de 1,9 t et une charge d’appui de 80 kg.

**La Golf Variant la plus sportive arbore de nombreux éléments R spécifiques**

Les éléments caractéristiques du style R, tels le bouclier avant à lame et les « ailes » latérales servant de déflecteurs d’air, dominent l’extérieur tout en puissance de la nouvelle Golf R Variant. De profil, les larges bas de caisse, peints dans la couleur de la carrosserie, attirent le regard. En revanche, certains attributs sont absolument inédits, comme le bouclier arrière R avec diffuseur en noir brillant et le système d’échappement sport à deux doubles sorties d’échappement chromées conçu selon les spécifications de Volkswagen R. Trois coloris sont au choix : Lapiz Blue métallisé (typiquement R), Pure White et le Deep Black effet perlé.

Tout comme la Golf R compacte, la Golf R Variant est équipée de la transmission intégrale 4MOTION récemment développée, dont la fonction de vectorisation du couple R-Performance Torque Vectoring permet de répartir de manière sélective le couple par roue sur l’essieu arrière. Ici, un nouveau différentiel arrière répartit la force motrice non seulement entre les essieux avant et arrière selon le besoin, mais aussi entre les roues arrière. Cette transmission innovante accroît sensiblement l’agilité de la nouvelle Golf R Variant, en particulier dans les virages. La transmission intégrale est également connectée à d’autres systèmes du châssis, tels que le blocage électronique du différentiel (XDS) et la régulation adaptative du châssis (DCC), via le Vehicle Dynamics Manager, un système de gestion du comportement dynamique du véhicule. Résultat : une tenue de route aussi précise que neutre, des propriétés de traction optimales et une très belle agilité. En d’autres termes : un plaisir de conduite maximal. Les ultimes réglages de la Golf R Variant ont été réalisés sur la Nordschleife du Nürburgring.

**Deux nouveaux modes de conduite pour accroître le plaisir tout autant que la sécurité**

Équipé du pack R-Performance, le puissant break offre deux profils de conduite supplémentaires. Dans le profil Special, les principaux paramètres du système de transmission sont tous configurés pour s’adapter aux circuits exigeants tels que la Nordschleife. À condition de se trouver en dehors de la voie publique, le profil de conduite Drift ouvre de nouveaux horizons en matière de dynamique de conduite en rendant la glisse à la fois plus sécurisante et plus excitante. Les quatre profils de conduite Comfort, Sport, Race et Individual sont quant à eux disponibles de série. Le conducteur dispose d’un bouton qui lui permet de régler l’ESC de deux manières, en fonction de ses besoins. Si l’ESC peut également être complètement désactivé pour toutes les situations de conduite (mode ESC off), le Front Assist et l’assistant d’évitement de collision le réactivent néanmoins pleinement en cas d’urgence.

Le moteur 4 cylindres turbo de 1 984 cm³, quatrième génération de la série EA888, développe désormais une puissance de 320 ch (235 kW), soit 20 chevaux de plus que son prédécesseur. Le couple maximal passe quant à lui de 400 Nm à 420 Nm. Disponible même à bas régime (2 100 tr/min), il conserve constamment ce niveau élevé jusqu’à un régime de 5 350 tr/min. Bien entendu, la nouvelle motorisation est conforme à la norme d’émission EU6 AP actuellement en vigueur. Un nouveau système de freinage comportant des disques de frein de 18 pouces, soit un pouce (25,4 mm) de plus que le précédent modèle, est installé sur l’essieu avant. Les nouveaux freins sont conçus avec des disques en deux parties avec bol en aluminium, ce qui réduit le poids de 600 grammes de chaque côté. Une cartographie asservie à la vitesse, intégrée au servofrein électronique (eBKV), assure enfin un dosage précis de la force de freinage. Les composants visibles du système de freinage se distinguent par leur coloris bleu surprenant et le logo R accrocheur.

**La Golf R Variant est aussi un vrai modèle R à l'intérieur**

L’habitacle de la nouvelle Golf R Variant offre de série, entre autres, un nouveau volant sport multifonction gainé de cuir et les sièges sport premium à l’avant, qui possèdent un appuie-tête intégré arborant un logo R de couleur bleue. Les parties centrales des sièges sont garnies de tissu R bicolore (noir-bleu). Les parties intérieures des joues de l’assise des sièges sont en microfibre ArtVelours de couleur Flint Grey. Le pack cuir Nappa peut également être commandé en option. Outre la régulation active de la climatisation des sièges avant, il comprend des éléments aspect carbone avec applications bleues sur les contre-portes.

Par rapport à celles de la version précédente, les commandes du conducteur ont été presque entièrement repensées. Boutons tactiles, curseurs tactiles et écrans tactiles reprennent les fonctions des commandes classiques et des afficheurs analogiques. Le Digital Cockpit Pro spécifique aux modèles R propose des fonctions exclusives, parmi lesquelles un nouvel affichage horizontal du régime moteur sur le bord supérieur de l’affichage entièrement numérique, ainsi qu’un laptimer, ce chronomètre indiquant le temps au tour sur la piste. Il est également possible d’ajouter en option la nouvelle commande vocale naturelle à auto-apprentissage.

Comme sur toutes les Volkswagen, le nouveau système d’infodivertissement MIB3 offre une connectivité moderne. Il donne accès aux différents services en ligne de l’écosystème Volkswagen We créé par la marque et permet aussi une personnalisation sur le cloud au moyen de la Volkswagen ID. Le Digital Cockpit Pro et le système d’infodivertissement sont disposés dans l’axe de vision du conducteur et sont faciles à voir et à utiliser à tout moment.

La nouvelle Golf R Variant en vidéo : <https://youtu.be/zqwWCS0Gwm4>

**Le châssis**

**Essieux avant et arrière sophistiqués.** Afin que le conducteur puisse maîtriser la puissance considérable du nouveau break sportif, Volkswagen a repensé le châssis spécifiquement pour la Golf R Variant. Tout d'abord, le châssis sport abaisse la carrosserie de 20 millimètres par rapport à la Golf Variant classique. Pour y parvenir, les ingénieurs ont dû relever un défi de taille : garantir un équilibre entre des hautes performances et un agrément de conduite optimal. Le châssis est ainsi doté d'un essieu McPherson à l’avant et d’un essieu à quatre bras à l'arrière. Par rapport à la Golf R Variant précédente, les constantes de ressort et de barre stabilisatrice ont été augmentées de 10 %. Le système de régulation adaptative du châssis DCC a également été adapté en conséquence en modifiant ses caractéristiques hydrauliques et son paramétrage. Afin de permettre des vitesses de passage en courbe plus élevées et un meilleur guidage transversal, les ingénieurs ont augmenté le carrossage négatif à l’avant (-1°20‘). Cette décision a également permis d’obtenir un comportement nettement plus neutre lors des accélérations. Dans le même temps, les experts ont réussi à réduire le poids du berceau auxiliaire en aluminium de trois kilos et à le rigidifier encore plus. L’essieu arrière a lui aussi été adapté aux ambitions sportives de la Golf R Variant moyennant des paliers de bras de suspension et des supports de roue modifiés. La répartition équilibrée des charges par essieu joue également un rôle décisif dans l’excellente maîtrise de la Golf R Variant. Sur la Golf R Variant, elle est supérieure de six pour cent (par rapport à l’idéal de 50:50) à celle de la Golf R. Le break sportif affiche enfin un meilleur coefficient de traînée : le Cx de la Golf R Variant est inférieur de quatre pour cent à celui de la Golf R, qui avait déjà fait l’objet d’une optimisation aérodynamique poussée.

# Les freins

# Système de freinage de 18 pouces. Capable de pointer à 270 km/h et affichant un poids de 1 630 kilos sur la balance, la Golf R Variant devait se doter d’un freinage fiable et performant en cas de besoin. Un nouveau système de freinage avec des disques de frein de 18 pouces est utilisé à l’avant. Autrement dit, ils sont désormais plus grands d’un pouce (25,4 millimètres) que ceux du modèle précédent. Les dimensions du disque passent de 340 x 30 millimètres à 357 x 34 millimètres. Les nouveaux freins sont conçus avec des disques en deux parties avec bol en aluminium, ce qui réduit le poids de 600 grammes de chaque côté. Une cartographie asservie à la vitesse, intégrée au servofrein électronique (eBKV), assure un dosage précis de la force de freinage. Lors des manœuvres, les freins réagissent de manière particulièrement harmonieuse. En revanche, à grande vitesse, ils répondent exactement à la sollicitation du conducteur avec toute la fermeté voulue. Même juste avant l’intervention de l’ABS, les nouveaux freins sont très faciles à doser grâce à un réglage fin dans la plage de pressions de freinage élevées. Cette qualité est due, dans une large mesure, au maître-cylindre de frein, désormais plus grand, qui assure une réponse à la fois vive et précise, combinée à une course courte et sportive de la pédale de frein, autant d’éléments que le pilote remarque personnellement.

# L’histoire des breaks musclés de Volkswagen

**Six générations de hautes performances.** La première Golf Variant fut lancée en 1993. Il s’agissait de la version break de la Golf 3. Comme pour les cinq générations suivantes, la première Variant était basée sur la plate-forme de la berline Golf, et devint rapidement la championne de la catégorie des compactes. La version d’entrée de gamme était animée par un moteur essence quatre cylindres de 1,4 litre développant 55 chevaux. Dès le début, plusieurs variantes de moteur avec transmission intégrale étaient disponibles. La première Golf Variant très sportive arriva sur le marché dès la fin de l’année 1994. Le capot abritait un moteur VR6 de 190 ch délivrant un couple maxi de 245 Nm. Ce modèle était équipé de série d’une transmission intégrale. Si la deuxième génération de la Golf Variant n’avait que 115 ch, la troisième génération se révéla à nouveau très puissante : la Golf Variant, qui était alors connue sous le nom de Volkswagen Bora Variant, affichait une puissance maximale de 204 ch grâce au VR6. Équipée de la transmission intégrale, elle pouvait atteindre une vitesse de pointe de 235 km/h et abattait le 0 à 100 km/h en 7,6 secondes. Dès le début 2007, la Variant de la cinquième génération de Golf fut animée par un 2.0 TSI de 147 kW (200 ch) et 280 Nm qui entraînait les roues avant. Dans cette déclinaison, le véhicule à boîte manuelle atteignait une vitesse maximale de 235 km/h. La génération suivante fit son entrée en 2009, avec le 1.4 TSI comme modèle de pointe, soit 118 kW (160 ch). Le break était équipé de série d’une boîte manuelle à six vitesses, tandis qu’une boîte automatique à double embrayage était disponible en option. 2015 marqua la naissance de la toute première Golf R Variant basée sur la Golf 7. À l'époque, son bloc quatre cylindres turbo 2.0 TSI R délivrant 221 kW (300 ch) et 380 Nm surprit l’assemblée. La transmission intégrale 4MOTION et la boîte de vitesses DSG à six rapports étaient de série. Le sprint du 0 à 100 km/h était réalisé en 5,1 secondes et sa vitesse de pointe était limitée électroniquement à 250 km/h. Début 2017, à l’occasion d’un facelift, le break de haut niveau gagna 10 chevaux, une augmentation qui lui permit de revendiquer un 0 à 100 km/h en 4,9 secondes. Quant à la vitesse de pointe, elle restait limitée à 250 km/h sur la version de série, mais pouvait atteindre 270 km/h en option avec le pack Performance. Fin 2018, la puissance du moteur fut plafonnée à 300 ch avec un sacrifice minime en matière d’accélération, alors que la vitesse de 250 km/h était conservée de série (270 km/h en option). Grâce au nouveau système R-Performance Torque Vectoring, aux 20 chevaux et aux 20 Nm en plus, ainsi qu’aux équipements R-Performance de série et en option, la nouvelle Golf R Variant, en tant que puissant break sportif de Volkswagen, entre dans des sphères inédites.

1. Consommation de carburant (NEDC), l/100 km : cycle urbain 9,2 ; cycle extra-urbain 6,1 à 5,9 ; cycle mixte 7,3–7,2 ; émissions de CO2 en g/km : en cycle mixte 166-164 ; classe d’efficacité : D–C.
2. Les prix et toutes les spécifications de l'équipement concernent le marché allemand.
3. *Golf R, consommation de carburant (NEDC) en l/100 km : cycle urbain 9,0 ; cycle extra-urbain 6,0 à 5,9 ; cycle mixte 7,1–7,0 ; émissions de CO2 en g/km : en cycle mixte 163-161 ; classe d’efficacité : D.*

|  |
| --- |
| **Le Groupe Volkswagen**  [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)  **D’Ieteren**  <http://www.dieteren.com/fr> |