



19 novembre 2020

La nouvelle Golf R, 320 ch et une nouvelle transmission intégrale – Première mondiale de la Golf de série la plus puissante

- **Le fleuron de la gamme** : la Golf R exclusive de 320 ch (235 kW) est désormais le modèle le plus puissant de la série des best-sellers Volkswagen.
- **Première mondiale** : le système de gestion du comportement dynamique du véhicule connecte la transmission intégrale à la régulation adaptative des trains roulants DCC et au blocage de différentiel XDS.
- **Dynamique souveraine** : la nouvelle Golf R accélère de 0 à 100 km/h en seulement 4,7 secondes et atteint de série une vitesse maximale de 250 km/h.
- **Jusqu'à 270 km/h** : le pack optionnel R-Performance offre une vitesse maximale plus élevée ainsi que les profils supplémentaires Special et Drift.
- **4MOTION avec répartition vectorielle de couple R-Performance** : la transmission intégrale avec différentiel arrière permet une dynamique de conduite optimale.
- **Bouton R** : la sélection du profil de conduite de série offre un profil Race qui peut être activé directement au niveau du volant sport.
- **Système de freinage puissant** : les nouveaux freins de 18 pouces assurent une très bonne décélération, quelle que soit la plage de vitesse.
- **Personnalisation** : la nouvelle voiture de sport est équipée de série du Digital Cockpit Pro spécifiquement programmé pour un modèle R.
- **Équipement exclusif** : la Golf R est lancée avec des sièges sport haut de gamme, un système de navigation, un éclairage d'ambiance et des roues en alliage léger de 18 pouces.

Volkswagen est engagée dans une extension rapide de sa gamme de Golf sportives. Le constructeur automobile, après avoir lancé les GTI, GTI Clubsport, GTE et GTD, présente le fleuron dynamique de la huitième génération de Golf : la nouvelle Golf R. Avec une puissance de 320 ch (235 kW), elle est la plus puissante de tous les modèles Golf. Le nouveau modèle phare de la gamme transmet 420 Nm de couple vers la transmission intégrale de série. La cinquième édition de la voiture de sport effectue le 0 à

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

S.A. Dieteren 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>



100 km/h en seulement 4,7 secondes. La vitesse maximale est limitée électroniquement à 250 km/h. Toutefois, si la Golf R est commandée en option avec un pack R-Performance, la vitesse maximale atteint alors les 270 km/h. Le pack R-Performance comprend en outre un becquet arrière plus grand ouvert sur le toit (appui aérodynamique supplémentaire sur l'essieu arrière) et des roues de 19 au lieu de 18 pouces ainsi que deux profils de conduite supplémentaires, Special (mode Nürburgring) et Drift.

4MOTION avec répartition vectorielle de couple R-Performance. La Golf R dispose d'une transmission intégrale inédite avec répartition sélective du couple par roue sur l'essieu arrière : la répartition vectorielle de couple R-Performance 4MOTION. La puissance de la motorisation est distribuée par un nouveau différentiel arrière non seulement entre les essieux avant et arrière, mais également entre les deux roues arrière. L'agilité de la Golf R peut ainsi être considérablement augmentée, notamment dans les virages. L'interconnexion de la transmission intégrale et d'autres systèmes de trains roulants, tels que le blocage électronique de différentiel (XDS) et la régulation adaptative du châssis (DCC), via un système de gestion du comportement dynamique du véhicule, constitue une première mondiale. Cette interconnexion confère à la nouvelle Golf R des propriétés de traction optimales, des caractéristiques de conduite d'une précision des plus justes et neutres, ainsi qu'une agilité optimale, pour un plaisir de conduite maximal.

Profil Nürburgring. Le nouveau modèle a été finalisé sur la légendaire Nordschleife du Nürburgring. La nouvelle Golf R associée au pack R-Performance possède même son propre profil de conduite Nürburgring, dit Special. Dans ce mode Special, tous les paramètres de transmission essentiels sont conçus pour la Nordschleife, y compris, pour la première fois, la nouvelle transmission intégrale 4MOTION avec la répartition vectorielle de couple R-Performance. Les résultats sont tangibles : sur le circuit du Nürburgring (comme l'ont démontré des essais de conduite interne, la Golf R équipée de série d'une boîte DSG à double embrayage et 7 rapports est jusqu'à 17 secondes plus rapide par tour que son prédécesseur. Le pack R-Performance comprend également le profil Drift. Outre sur les circuits à grande vitesse ouverts au public, il offre de nouvelles possibilités de comportement dynamique du véhicule grâce auxquelles le plaisir au volant est encore décuplé. Volkswagen lancera la nouvelle Golf R à partir de fin novembre, les précommandes sur les premiers marchés européens ayant déjà débuté le 5 novembre.

L'extérieur.

Partie avant. Les cinq générations de la Golf R combinent une transmission intégrale permanente, un design individualisé ainsi qu'un équipement exclusif



et sportif. L'extérieur de la nouvelle Golf R comprend le nouveau pare-chocs avant de style R avec une lame inspirée du sport automobile (spoiler avant), des éléments aérodynamiques latéraux agissant comme de grands déflecteurs d'air (de la couleur de la carrosserie) et des grilles de ventilation R spécifiques. La finition de tous les éléments noirs est brillante. Les capteurs du système d'aide au stationnement avant Park Distance Control (Park Assist) sont intégrés au pare-chocs. Au niveau de la calandre supérieure, la Golf est dotée d'une baguette transversale bleue. Si elle est typique des modèles R, c'est la première fois qu'elle prend la forme d'une bande LED qui s'illumine dès le démarrage de la voiture et qu'elle se prolonge comme feu de jour jusqu'aux ailes. Les phares LED de série sont situés sous la baguette lumineuse LED. Le logo « R » apposé à droite de la calandre fait référence au système d'entraînement de la Golf la plus puissante.

Silhouette. La Golf R, à l'instar de tous les modèles de la huitième génération de cette série, est une quatre portes. De profil, le modèle se distingue par ses roues Jerez en alliage léger de 18 pouces, ses bas de caisse exclusifs, ses boîtiers de rétroviseur extérieur couleur chrome mat (avec projection R sur la route à l'ouverture et la fermeture de la Golf R) et la réduction caractéristique de la hauteur du châssis de 20 millimètres par rapport au modèle de série. Les roues de série de 18 pouces laissent facilement distinguer les étriers de frein bleus du système de freinage de 18 pouces. La Golf R peut également être configurée en option avec des roues en alliage léger de 19 pouces. Des jantes Estoril (rayons avec finition brillante et surfaces intérieures en noir ou noir intégral) ou Adelaide (rayons avec finition brillante et surfaces intérieures en noir) sont proposées au choix. Il est également possible d'opter pour les jantes Bergamo en alliage léger de 18 pouces (roues d'hiver) et pneus semi-slicks de 19 pouces pour rouler sur circuit.

Partie arrière. Le pare-chocs arrière de la Golf R a également été conçu indépendamment. Le diffuseur a été repensé et peint en noir brillant. Il est encadré par les doubles sorties chromées du système d'échappement sport de série. Les quatre sorties d'échappement (commandées via clapets) sont une autre particularité de la Golf R. Volkswagen proposera de nouveau en option un système d'échappement en titane Akrapovič plus léger de sept kilos pour la nouvelle Golf R (commande du son via des clapets). Le logo « R » est placé au centre du hayon, sous le logo VW. Un becquet arrière de toit fournit l'appui aérodynamique nécessaire sur l'essieu arrière. Comme toutes les Golfs, la nouvelle R est équipée de série de feux arrière LED.

Trois couleurs extérieures sportives. La nouvelle Golf R peut être configurée dans trois couleurs. Outre LA teinte R typique Lapiz Blue Metallic, la



Volkswagen pourra être commandée en Pure White ou Deep Black effet perlé, des couleurs classiques des modèles Golf sportifs.

L'intérieur

Affichages individualisés. Avec le lancement de la huitième génération de Golf, Volkswagen a largement numérisé les éléments d'affichage et de commande du modèle le plus vendu dans le monde (plus de 35 millions d'unités à ce jour). Dans la nouvelle Golf R, il est désormais possible d'adapter le graphisme du système d'infodivertissement Discover Media de série (avec écran de 10 pouces, système de navigation et commande vocale), mais aussi du Digital Cockpit Pro (instruments entièrement numérisés), également sans augmentation du prix. Ainsi, le système Discover Media accueille le conducteur avec un nouvel écran R dès l'ouverture de la voiture avec une clé qui a également été spécialement repensée pour la version R ou, en option, avec Keyless Access.

Digital Cockpit Pro avec R-View. Le Digital Cockpit Pro possède également son propre graphisme avec logo R. Différents affichages peuvent en principe être commandés à l'aide de la touche View du nouveau volant multifonction. Outre les vues déjà connues issues des autres modèles de la gamme, le Digital Cockpit Pro de la Golf R propose un affichage Sport-Skin équipé d'un compte-tours rond et central conçu dans un design spécifique R et arborant le logo R. De plus, la Golf R propose un nouvel affichage en trois dimensions appelé « R-View » et comportant des champs numériques. Caractéristique exclusive, un nouvel affichage horizontal du nombre de tours apparaît ainsi au niveau du rebord supérieur de l'écran. L'échelle de cet indicateur plat et horizontal s'échelonne de 0 à 8 (0 à 8 000 tr/min). Lorsque le mode DSG manuel est activé, des recommandations de changement de rapport s'affichent clairement dans les profils de conduite Special et Drift. Ces recommandations prennent la forme d'un « shift-light ». En mode DSG manuel, le conducteur passe les vitesses au moyen de la touche shift-by-wire de la console centrale ou manuellement via des palettes au volant. La recommandation de changement de vitesse, appelée « shift-light », est d'un soutien précieux, surtout en conduite sur circuit, car le passage automatique au rapport supérieur est volontairement désactivé par le conducteur dans les profils de conduite Special et Drift. Le Digital Cockpit Pro de la Golf R peut en outre afficher des données actuelles telles que la pression de suralimentation, la température de la boîte de vitesses, le couple, la puissance, l'accéléromètre (forces *g*) et la répartition individuelle du couple sur chaque roue. Le Digital Cockpit Pro de la Golf R est par ailleurs équipé d'un laptimer pour la conduite sur circuit.

Sièges sport haut de gamme et volant avec bouton R. L'intérieur de la Golf R a également été individualisé et agrandi : le conducteur et le passager avant



prennent place dans les sièges sport avec appuie-tête intégré de la nouvelle génération Golf. Les surfaces intérieures des sièges au motif Sardegna s'habillent de noir et de bleu, les surfaces extérieures étant en ArtVelours. L'intérieur des dossiers est orné d'un logo R. Des garnitures en cuir Nappa noir avec des éléments aspect carbone et des applications bleues sur les côtés, ainsi qu'un logo R bleu à l'intérieur des dossiers, sont disponibles en option. Le volant sport multifonction gainé de cuir a également été spécialement conçu : il est doté de palettes DSG ergonomiques, plus grandes que pour la série précédente, d'un repère bleu à six heures, de surpiqûres décoratives bleues et d'un bouton R permettant la sélection directe des différents profils de conduite. En maintenant un peu plus fort le bouton R, le conducteur active également directement le profil Race. Les applications de tableau de bord au look carbone, les revêtements de porte spécifiques R, les tapis de sol griffés R ainsi que les couvre-pédales et le repose-pied conducteur en acier inoxydable brossé font également partie de l'équipement de série étendu de la Golf R, tout comme un ciel de toit noir et un éclairage d'ambiance synchronisé avec l'écran (30 couleurs) pour le tableau de bord et les portières.

Le moteur

EA888 evo4. Le moteur quatre cylindres turbo de 1 984 cm³ de la nouvelle Golf R est actuellement le moteur le plus puissant de la légendaire série EA888. Un moteur de quatrième génération plus perfectionné (evo4) succède à l'evo3 qui équipait la précédente génération de Golf R. Avec 320 ch (235 kW), le moteur développe exactement 20 ch (14 kW) de plus que le moteur précédemment utilisé. Le couple maximal est passé de 400 à 420 Nm. À faible régime, la vitesse de rotation est déjà de 2 100 tr/min, et reste à ce niveau élevé jusqu'à 5 350 tr/min. Le moteur à injection directe se caractérise d'une manière générale par des solutions pointues innovantes telles qu'un conduit de gaz d'échappement avec radiateur de liquide de refroidissement intégré à la culasse et relié au turbocompresseur. Le système de régulation de liquide de refroidissement entièrement électronique assure par ailleurs une gestion thermique très efficace du TSI de la Golf R, avec une phase de préchauffage courte. La diminution des pertes par friction ainsi garantie permet de réduire la consommation de carburant. Le TSI dispose également d'une commande de soupape variable avec double réglage d'arbre à cames. Côté échappement, les soupapes peuvent en outre être levées en deux étapes. Cette solution permet une commande optimale de la modification de charge s'agissant des performances, de la consommation et des gaz d'échappement émis. La nouvelle Golf R satisfait à la norme antipollution la plus récente et la plus stricte Euro 6d-ISC-FCM. Le TSI transfère sa puissance à la transmission intégrale et la boîte DSG à double embrayage et 7 vitesses de série.



La transmission intégrale

4MOTION avec répartition vectorielle de couple R-Performance. La Golf R est équipée d'une nouvelle transmission intégrale 4MOTION avec répartition vectorielle de couple (« torque vectoring ») R-Performance. Un nouveau différentiel arrière distribue alors la force motrice, de manière variable, entre les essieux avant et arrière, mais aussi – une innovation – entre les roues arrière gauche et droite. Le différentiel des autres modèles Volkswagen MQB (plate-forme modulaire à moteur transversal) à transmission 4MOTION connus répartit équitablement la force motrice entre les roues arrière gauche et droite (rapport de 50/50) via un embrayage multidisque (même lorsque leur vitesse de rotation est différente dans les virages sous l'action du différentiel). Dans le cas de la transmission intégrale 4MOTION avec répartition vectorielle de couple R-Performance, le système, comme son nom l'indique, module la répartition du couple sur chaque roue arrière. La répartition individuelle de la force motrice permet de transmettre jusqu'à 100 % du couple à la roue située à l'extérieur du virage. Ceci permet d'éliminer le phénomène de sous-virage. Il en résulte un comportement de conduite nettement plus agile, pour lequel la direction progressive de série des modèles R est parfaitement adaptée. La répartition de la force est modulée en fonction de l'angle de braquage, de la position de l'accélérateur, de l'accélération transversale, de la vitesse angulaire de lacet et de la vitesse. De plus, le conducteur peut influencer le mode de fonctionnement de la transmission intégrale 4MOTION avec répartition vectorielle de couple R-Performance et des systèmes de stabilisation du comportement dynamique grâce à la sélection du profil de conduite de série (Comfort, Sport, Race et Individual). En conjonction avec le pack R-Performance proposé en option, les profils Special et Drift supplémentaires sont également disponibles. Le conducteur de la Golf R peut directement accéder à la sélection du profil de conduite via le bouton R sur le nouveau volant multifonction. Le conducteur l'utilise, par ailleurs, pour commander la régulation adaptative du châssis (DCC) de la Golf R (également de série). Pour la première fois – et première mondiale pour la Golf R –, la transmission intégrale est reliée au DCC, au blocage électronique de différentiel (XDS) et à la direction progressive par un système de gestion de comportement dynamique du véhicule, proposé pour la première fois sur ce modèle.

Le châssis de la Golf R

Essieu avant et direction perfectionnés. Le châssis sport de la Golf R, abaissé de 20 mm par rapport au modèle de série, a récemment été spécifiquement adapté. L'objectif était principalement de parvenir à des performances exceptionnelles, tout en conservant des caractéristiques de conduite optimales. Le châssis, dans sa configuration de base, se compose d'un essieu avant McPherson et d'un essieu arrière à quatre bras. Les facteurs de rappel et de barre stabilisatrice ont été augmentés de 10 % par rapport à la génération



précédente. L'application DCC a également été adaptée en conséquence ; les ingénieurs responsables du châssis ont en l'occurrence modifié l'hydraulique du système et le paramétrage. Sur l'essieu avant, l'équipe châssis a augmenté le carrossage négatif ($-1^{\circ}20'$) afin de permettre des vitesses en virage plus élevées et un effort de poussée transversale accru. Un comportement du véhicule beaucoup plus neutre a en outre été obtenu en poussée et en accélération. Un berceau en aluminium à rigidité optimisée a permis de réduire le poids de l'essieu avant de trois kilogrammes. Au niveau de l'essieu arrière de la Golf R, les paliers de bras transversaux et les supports de roue ont été modifiés. Une réactivité dynamique de la direction progressive encore plus directe, lors du braquage dans les virages, a dans le même temps été obtenue. La linéarité de la variation de vitesse de lacet (perceptible en permanence par le conducteur, avec davantage de « retour de route » dans les courbes) a été améliorée jusqu'à des vitesses élevées.

Système de gestion du comportement dynamique du véhicule. Sur la Golf de huitième génération, Volkswagen utilise un nouveau système de régulation de la dynamique de conduite : le système de gestion du comportement dynamique du véhicule. Ce système intelligent de la Golf R interconnecte le blocage électronique de différentiel (XDS) et les composantes dynamiques transversales des amortisseurs pilotés en option du châssis adaptatif (DCC), mais également – pour la première fois – la transmission intégrale 4MOTION avec répartition vectorielle de couple R-Performance. La plage de possibilités entre dynamique maximale et confort total est encore considérablement augmentée grâce aux systèmes de châssis à réglage électromécanique. Le système de gestion du comportement dynamique du véhicule permet la commande coordonnée des fonctions électromécaniques de la transmission intégrale, du blocage électronique de différentiel (XDS) et des composantes dynamiques transversales des amortisseurs pilotés en option (DCC) lors de chaque manœuvre de conduite. Une adaptation individuelle de l'amortissement pour chaque roue (200 fois par seconde) garantit une maniabilité d'une extrême agilité et précision. Le système de gestion du comportement dynamique du véhicule permet également d'ajuster précisément la commande d'embrayage du système de répartition du couple, afin d'améliorer encore l'agilité et la stabilité de la Golf R. Des interventions de freinage ciblées du côté du véhicule intérieur au virage réduisent parallèlement le sous-virage en transitoire et aux limites. Le système de gestion du comportement dynamique du véhicule permet, de surcroît, de réduire le roulis (via le DCC). La voiture répond alors elle-même plus rapidement aux moindres mouvements de direction (via le DCC et le système de répartition vectorielle de couple R-Performance 4MOTION). La traction est cependant améliorée par un couple de blocage accru du système de répartition du couple, et un comportement du véhicule plus accentué encore sur l'arrière est obtenu. En



outre, la commande du système de gestion du comportement dynamique du véhicule améliore encore l'amortissement, à des vitesses élevées (via la répartition vectorielle de couple R-Performance 4MOTION), du lacet et du transfert de charge. Le système surveille le comportement de la Golf R dans chaque virage, permettant ainsi la correction ciblée du comportement sous-vireur ou survireur du véhicule. Par exemple, en cas de sous-virage excessif de la Golf R du fait d'une manœuvre de conduite et de glissement vers l'extérieur au-delà de la partie avant, lors d'une brusque accélération avant le sommet de la courbe par exemple, le système de gestion du comportement dynamique du véhicule actionne la fermeture de l'embrayage du système de répartition du couple au niveau de la roue extérieure. Résultat : un moment de lacet se produit au niveau de l'essieu arrière, avec lequel la Golf R opère un virage neutre dans la courbe, et le sous-virage est réduit.

Régulation adaptative des amortisseurs DCC. La régulation adaptative du châssis DCC réagit en permanence à la chaussée et à la situation de conduite en tenant compte, par exemple, des interventions de direction, de freinage et d'accélération. Les composantes dynamiques transversales de la régulation adaptative du châssis de la nouvelle Golf R sont en outre coordonnées et encore améliorées. Le profil de conduite sélectionné permet au conducteur d'adapter la réduction des débattements de caisse en fonction de ses préférences. L'amortissement nécessaire pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Associée au système de gestion du comportement dynamique, la régulation adaptative du châssis offre ainsi un excellent confort de conduite et un comportement dynamique optimal.

4 profils de conduite + 2. Les profils Comfort, Sport, Race et Individual, complétés par les nouveaux modes Special et Drift en association avec le pack optionnel R-Performance, sont proposés dans la Golf R. Le profil Sport constitue le mode de base de la Golf R, à la fois dynamique et idéal. Le nom parle de lui-même : si le profil Comfort est conçu pour apporter un niveau de confort particulier, il offre tout de même une haute précision de direction. Lorsque le profil Race spécialement conçu par Volkswagen R est activé, la fonction roue libre (sans entraînement moteur) est désactivée, le bruit du moteur est amplifié via les clapets de gaz d'échappement et la boîte DSG, le châssis DCC, la direction progressive et la transmission intégrale adoptent une configuration plus sportive. Comme mentionné, les deux nouveaux profils Special et Drift sont disponibles, en option, pour la Golf R. Il s'agit d'extensions du profil Race.



Profil Special. Le profil Special, spécialement mis au point pour la Nordschleife du circuit allemand du Nürburgring, permet un réglage du châssis moins ferme que dans le mode Race, afin de maximiser le contact de la Golf R avec la route sur ce circuit vallonné. La régulation adaptative du châssis DCC utilise ici un réglage vertical spécial. Le système de gestion du comportement dynamique et le système de répartition du couple assurent une coordination dynamique transversale spéciale pour une négociation optimale des virages du circuit du Nürburgring. De surcroît, les rétrogradages en mode DSG automatique (qui dépendent de la pression de freinage) sont impressionnants et parfaitement adaptés à chaque application des freins avant les virages. Le rapport en cours est maintenu en permanence en fonction de l'accélération transversale et du relâchement de la pédale d'accélération (« Fast Off »). En mode manuel DSG, le passage forcé à une vitesse supérieure, habituellement courant, est également supprimé. En ce qui concerne le moteur turbocompressé, les transferts de charge sont adaptés afin d'optimiser le comportement de direction et la dynamique transversale. De plus, le régime du moteur est augmenté afin d'améliorer les performances de démarrage et les caractéristiques de la pédale d'accélérateur sont adaptées afin d'obtenir un dosage parfait.

Profil Drift. Dans le profil Drift, les paramètres réglés permettent à la Golf R de dériver sur des circuits non ouverts au public via la commande ESC (passage à ESC Sport). De même, la répartition de la force motrice permet à la Golf R de dériver grâce à la transmission intégrale. Comme le profil doit être sélectionné uniquement sur les routes fermées au public, le système d'infodivertissement envoie toujours une demande de confirmation au conducteur avant d'activer le profil.

Profil aux réglages personnalisés. Dans le profil Individual, le conducteur peut utiliser un curseur numérique pour régler et enregistrer un profil de conduite qui correspond à ses goûts personnels. Un découplage maximal de la caisse peut être réglé, sous Comfort, pour un plus grand confort encore. Au-delà de Race, la coordination devient cependant encore plus dynamique et directe ; le roulis est alors minimal, tandis que l'agilité est maximale. Le conducteur peut utiliser la touche ESC sur circuit pour désactiver séparément la fonction ESC.

Commande ESC individuelle. Au démarrage de la Golf R, l'ESC est toujours actif en intégralité. Le conducteur de la Golf la plus puissante peut cependant régler l'ESC à deux niveaux. En mode ESC Sport, les seuils d'intervention de l'ESC et de l'antipatinage (ASR) sont remontés, ce qui en réduit l'intensité d'intervention. Les pilotes chevronnés peuvent en outre désactiver complètement le programme électronique de stabilisation en réglant le mode ESC off. Toutefois, le Front Assist ainsi que l'assistant d'évitement réactivent l'ESC en cas d'urgence.



La direction progressive. De série, la nouvelle Golf R est équipée d'une direction progressive. Cette dernière a également été améliorée : les ingénieurs responsables du châssis ont opté pour une démultiplication plus directe de la direction progressive et ont intégré de nouveaux algorithmes et une nouvelle application logiciels. Si les directions conventionnelles utilisent un rapport de démultiplication constant, la direction progressive opère pour sa part avec un rapport de démultiplication progressif. Cela permet de réduire considérablement l'effort de braquage lors des manœuvres et du stationnement. Cependant, sur les routes sinueuses et lors des changements de direction, le conducteur remarquera un comportement plus dynamique de son véhicule en raison de la démultiplication plus directe. De plus, l'effort de braquage qu'il devra fournir sera moindre. Du point de vue technique, la direction progressive se distingue de la direction de base essentiellement par une denture variable de la crémaillère et du pignon, ainsi que par un moteur électrique plus puissant. Du point de vue fonctionnel, la denture de la crémaillère est considérablement modifiée par la course de la direction, contrairement à une démultiplication de direction constante, qui doit toujours trouver un compromis entre dynamique de conduite et confort. Par conséquent, la transition entre le comportement de direction confortable dans la zone centrale (conduite en ligne droite) et le comportement de direction direct lors d'angles de braquage du volant plus importants s'effectue de manière plus progressive et permet un comportement nettement plus agile de la direction.

Un système de freinage de 18 pouces. Pour garantir le ralentissement de la Golf R pouvant atteindre une vitesse de pointe de 270 km/h, le nouveau modèle phare de la gamme est équipé d'un nouveau système de freins à disque de 18 pouces sur l'essieu avant. Le modèle précédent était doté de freins de 17 pouces. Avec les nouveaux freins de 18 pouces, les dimensions des disques sont passées de 340 x 30 mm à 357 x 34 mm. Le frein est constitué de disques à broches et d'une cloche en aluminium, le poids s'en trouvant réduit de 600 grammes par côté. Un identificateur dépendant de la vitesse, dans le servofrein électronique (eBKV), assure un contrôle précis. Par exemple, lors de manœuvres, le frein réagit harmonieusement, tandis qu'à grande vitesse, il s'active instantanément et puissamment. Même peu avant l'intervention de l'ABS, le nouveau frein peut être très facilement dosé, grâce à une optimisation fine dans la plage des pressions de freinage élevées. Un maître-cylindre plus grand assure une réponse nette et fine, pour une course de pédale de frein courte et sportive. Le réglage spécifique de la reconnaissance de la pédale de frein favorise cette sensation de pédale de frein plus sportive et plus directe, y compris dans ce qu'en perçoit, de manière subjective, le conducteur. Le nouveau système de freinage est reconnaissable à ses étriers de frein bleus frappés du logo R.



Rétrospective. Elle fit sensation dans le monde automobile : la première Golf R32, présentée en 2002. Avec son moteur six cylindres de 3,2 litres déployant 241 ch (177 kW), elle devenait la Golf la plus puissante que Volkswagen ait jamais construite jusqu'alors. Cette Golf embarquait également une transmission intégrale et atteignait les 100 km/h en 6,6 secondes seulement. Elle connut du succès d'emblée, se vendant trois fois plus que prévu. À partir de la mi-2003, elle devint la première Volkswagen au monde livrée avec une boîte de vitesses à double embrayage (DSG). La deuxième génération de Golf R32 arriva en 2005, encore un peu plus puissante avec ses 184 kW (250 ch). Elle fut proposée pendant quatre ans, jusqu'à l'édition 2009 de l'IAA à Francfort, lorsque Volkswagen dévoila en avant-première son successeur, basé sur la sixième génération de la Golf, qui troquait le V6 atmosphérique contre un quatre cylindres turbo (TSI) de 2,0 litres 21 pour cent plus économique. De « R32 », Volkswagen créa « R », faisant monter en même temps la puissance de cette troisième génération à 199 kW (270 ch). En septembre 2013, l'IAA servit de théâtre à la présentation de la Golf R de quatrième génération, basée sur la Golf VII, qui dépassait la barre magique des 300 ch avec son moteur de 221 kW.