

Essai - Volkswagen Golf 8 R : Affûtée et civilisée

Huitième génération pour cette emblématique Golf qui appose sur sa malle arrière, et pour la troisième fois, la magique lettre R. Encore plus puissante, plus moderne, plus technologique. Elle avait déjà tout d'une grande mais là, il semblerait qu'elle soit devenue géante.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm³
- 320 ch de 5'500 à 6'500 t/min
- 420 Nm de 2'100 à 5'350 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 1'476 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'290 x 1'789 x 1'458
- Conso. mesurée : 9.8 l/100km
- Emissions CO₂ : 188 g/km (E)
- dès CHF 57'500.-, mod.essayé: CHF 75'708.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

A l'heure du tout électrique, Volkswagen n'en finit pas de proposer une gamme à

moteur thermique qui n'a jamais été aussi abondante. Cela va de la Golf que nous essayons aujourd'hui au Touareg en passant par le Tiguan et l'Arteon Shooting Brake, dont nous vous proposerons un essai complet très prochainement, et tous avec le logo R.

Par ailleurs, VW compte beaucoup sur sa nouvelle transmission 4Motion pour offrir un plaisir de conduite abouti et sécuritaire et ainsi faire la différence face à une vive concurrence. Voyons ce que cela donne au quotidien.

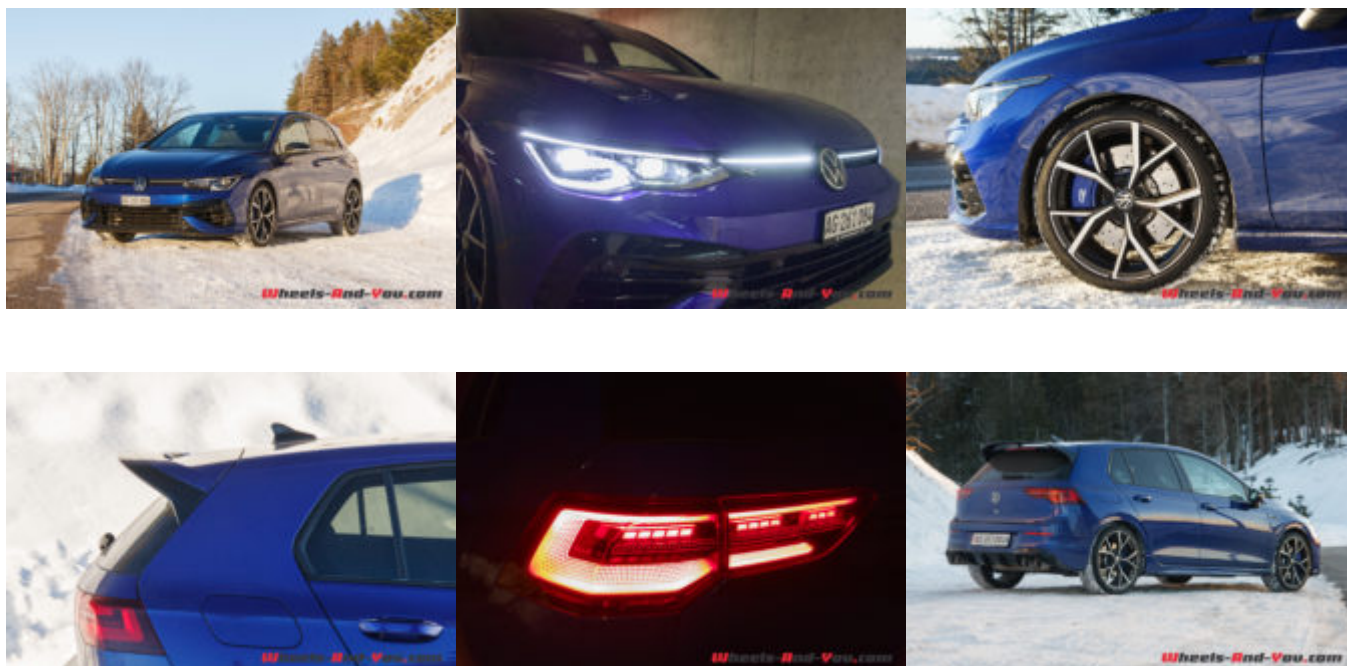


A l'extérieur

Je suis gâté car essayer un modèle R « presse », c'est rouler assurément dans véhicule à robe bleue et plus précisément le métallisé « Lapiz Blue » que j'affectionne tout particulièrement. Comme la Pierre Lapis Lazuli, cette couleur me détends et, qui plus est, aurait la vertu de protéger des pensées négatives. Vous pourrez la commander aussi en Blanc ou en Noir, mais avouez que la teinte de notre voiture d'essai lui va bien. D'ailleurs elle ne laisse pas indifférent et à plusieurs reprises j'ai croisé des conducteurs, en Golf GTi ou R ancienne génération, le pouce levé.

La face avant dégage une agressivité de par ses phares et le bandeau lumineux à LED s'arrêtant sur le gros logo, c'est original et très moderne. L'arrière est très Golf, avec la lettre R placée au centre de la malle. Spécificité de notre auto équipée du pack R-Performance, nous avons un aileron arrière plus proéminent. Il apporterait davantage d'appui à haute vitesse.

Les jantes au design ajouré laissent voir des disques de frein très bien dimensionnés avec des étriers de couleur bleue estampillés de la lettre R. Pour notre essai hivernal, la monte pneumatique adéquate est tout de même en 19 pouces. Les rétroviseurs ainsi que l'extrémité de l'aileron, les moustaches avant et le bas du pare-choc arrière sont peints en noir laqué. Un joli contraste de couleur.



A l'intérieur

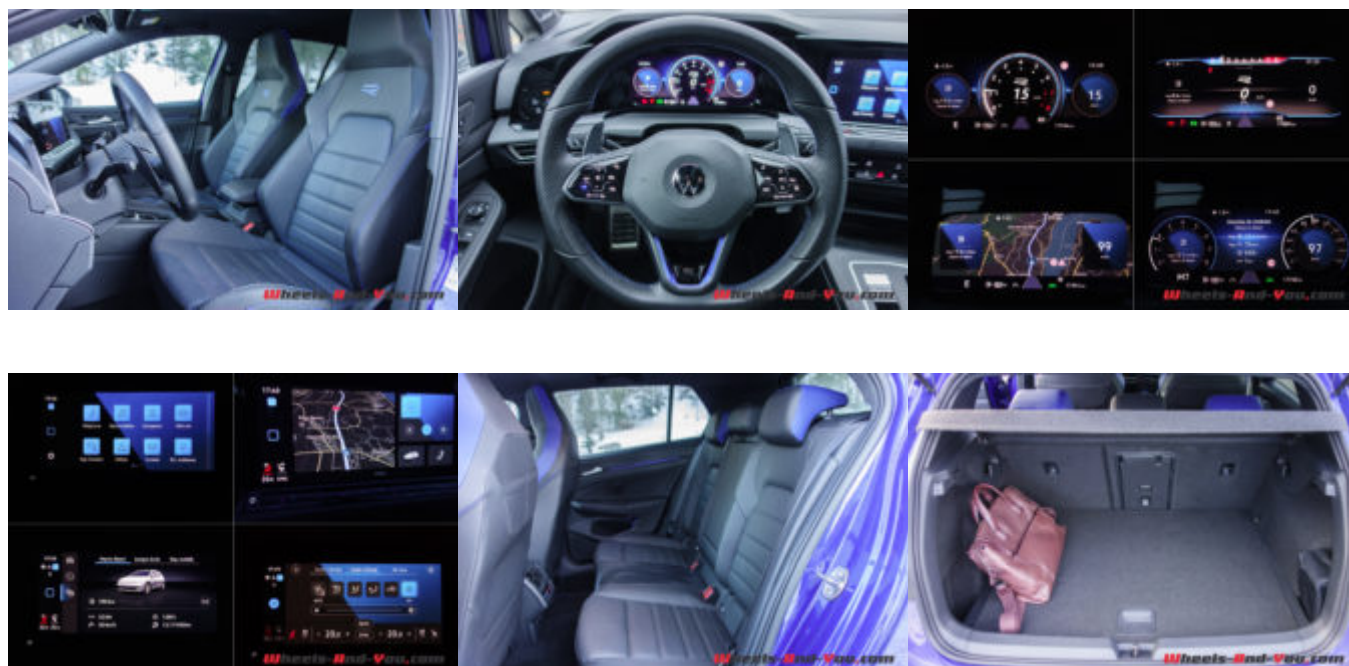
En m'installant à bord, c'est bien un intérieur typique de Golf que je découvre. Sobre, presque austère, avec par-ci par-là des notes de bleu via quelques inserts comme celui placé en bas du volant. Ce dernier est spécifique à ce modèle avec surpiqûres bleues et des palettes plus ergonomiques et surtout plus grandes. Il intègre, entres autres, un bouton « R » qui permet de directement sélectionner ce mode de conduite.

Les sièges « top sport » de dernière génération en cuir Nappa perforé avec appuis-tête intégrés reprennent également les couleurs noire et bleue et ils sont ornés du logo R. Dommage que seul le siège conducteur soit motorisé.

Un écran tactile de dix pouces ainsi que le système d'instrumentation digital proposent des modes d'affichage spécifiques avec notamment le compte-tours placé en plein centre et gradué jusqu'à 8000 t/min. En mode R, le régime moteur se lit sur une ligne horizontale. Possibilité aussi de lire la puissance instantanée délivrée par le moteur en kW, de visualiser la consommation, etc... Tout un panel d'informations, y compris la lecture tête haute, est ainsi disponible selon ses propres choix.

Les places arrière sont confortables et le coffre accueillera quatre bagages avec ses 374 litres. En rabattant les sièges, on obtient même 1'239 litres. Le fond du coffre peut se relever et se coincer grâce à deux ingénieux blocages latéraux.

Dans ce sous coffre se trouve un grand subwoofer HiFi pour l'excellent système audio Harmann/Kardon de série sur ce modèle. En revanche il est dommage de ne pas avoir un hayon électrique. Tout est question de poids... c'est une sportive.



Sous le capot

On ne change pas une équipe qui gagne et c'est donc, comme sur la génération précédente, le fidèle 2.0 TSI qui anime cette nouvelle itération de la Golf R.

Une subtile reprogrammation électronique fait monter les valeurs de puissance et de couple à respectivement : 320 ch et 420 Nm, soit un gain de 10 ch et 20 Nm par rapport à celle qu'elle remplace. Oui mais voilà, la voiture pèse pratiquement 50 kg de plus. Bilan, même avec son système Launch Control, elle perd un dixième de seconde sur le 0 à 100 km/h ! Elle affiche tout de même un très honorable 4,7 secondes.

Aujourd'hui, plus de boîte manuelle disponible, il faudra se contenter de l'excellente transmission DSG à 7 rapports. De plus, c'est fini le levier de vitesse qu'on pouvait encore passer en mode manuel afin de monter ou descendre les rapports. Non, maintenant seul subsiste un petit sélecteur pour définir le mode de marche. Je me console néanmoins car les palettes au volant ont grandi et impossible de les louper, mais elles tournent avec le volant...

La boîte est rapide et hyper douce. Toutefois, l'étagement entre les deux derniers rapports marque un temps qui montre bien que la septième vitesse n'est là que

pour faire baisser le taux des émissions de CO₂ et accessoirement la consommation. C'est peu perceptible à l'usage. En mode « Confort » la boîte se la joue cool en passant les rapports vers 1'400 t/min et n'hésite pas à débrayer, laissant les roues libres. Cela entraîne un certain sentiment de manque de motricité m'obligeant à rétrograder pour en retrouver. C'est peut-être subjectif car je ne peux pas vraiment vérifier. Cela ne me dérange pas sur autoroute mais m'inquiète en descente ou sur route glissante.

Le couple, constant sur une grande plage allant de 2'100 à 5'350 t/min, apporte une grande sérénité dans la conduite quotidienne. Côté consommation cela dépendra du type de route et de la conduite adoptée. Sur autoroute à vitesse stabilisée, on sera à 7,9 l/100km mais cela peut monter facilement vers 15 l/100km sur une route montagneuse en conduite plus dynamique. Pour ma part, sur la totalité de mon essai, j'ai obtenu une moyenne de 9,8 l/100km.



Au volant

C'est le genre de voiture que l'on aimerait emmener sur piste juste pour faire quelques tours et se rendre compte de ce qu'elle « a dans le ventre ». Mais voilà, ce sera un essai sur route ouverte. Avec cette Golf R, tout est question de mode « Confort », « Sport », « Race » et « Individual » à sélectionner via un bouton « mode » dédié sous l'écran central.

Il faut le dire cette Golf R est insipide en mode « Confort », ou plutôt elle est comme une « simple » Golf, confortable. On sent que le châssis est affûté mais voilà, on n'en profite pas vraiment. J'effectue un kick down mais un grand temps mort s'écoule avant que le moteur ne se déchaîne. A se demander où sont réellement passés les 320 bourrins ! La gestion de la boîte DSG7 n'y est pas pour rien. Très intelligente, elle réagit selon le mode choisi et le style de conduite. Les vitesses s'égrènent en douceur et on ne ressent pas de poussée ni de montée franche dans les tours. On arrive tout de même rapidement à de hautes vitesses

et ce, sans vraiment le sentir.

En mode « Sport », notre Golf R daigne se mouvoir avec plus de vigueur à condition d'avoir le pied bien lourd. Il faut vraiment sélectionner le mode « Race » ou, mieux encore, grâce au pack R-Performance, le mode « Special » pour avoir du répondant digne d'une voiture ayant plus de 300 ch. Dans ces modes « Race » et « Special », la fonction roue libre est fort heureusement désactivée, le son du moteur est amplifié et les suspensions pilotées se raffermissent. En plus, la direction progressive se durcit et devient extrêmement précise. Les trains roulants s'adaptent à la route et surtout à mon style de conduite.

L'amortissement est ferme, mais offre cependant un compromis raideur/confort parfaitement à mon goût. Pour la petite histoire, il existe également un mode « Spécial Nürburgring » spécifique pour ce tracé mythique. Quand on le sélectionne l'amortissement s'assouplit légèrement pour s'adapter au mieux au profil très particulier de la Nordschleife. Pour plus de fermeté, il faudra sélectionner le mode « Race ». Sur route, cette Golf absorbe et gomme les irrégularités tout en renvoyant, paradoxalement, beaucoup d'information dans le volant. C'est assez étonnant d'avoir un tel confort. C'est là que l'on mesure tout le travail et le soin apporté par les ingénieurs pour réaliser ce châssis. J'y reviendrai en détail.

N'allez pas penser que cette Golf R est une voiture de « pépé ». Son look, associé au son de l'échappement en titane, prouve bien le contraire. Pour revenir aux vocalises de l'échappement, c'est trop artificiel à mon goût et surtout très, trop en fait, amplifié. En mode « Race », cela pétarade généreusement lors des décélérations avec un grand bang final assez surprenant. On aime... ou pas.

Coté moteur, il faut le reconnaître, ce 2 litres ne démerite pas. Légèrement creux à bas régime, il se réveille quand le couple maximum déboule et là, ça pousse fort. Pour ne rien gâcher, le châssis suit sans broncher. Abaissée de 20 mm par rapport à une Golf de base et 5 mm par rapport à la GTi, cette nouvelle R ne démerite pas car fortement optimisée, notamment grâce à un nouveau berceau avant en aluminium plus léger de 3 kg par rapport à l'ancienne version. De plus, les ingénieurs ont augmenté le contre-carrossage à l'avant, les ressorts et amortisseurs ont été affermis de 10% et offrent une suspension pilotée gérée par une nouvelle centrale qui se coordonne avec l'anti-dérapiage et le nouveau système 4Motion. C'est ça la nouvelle arme de notre Golf R. Elle dispose d'une transmission intégrale nouvellement développée assortie à une commande du

couple spécifique à la roue sur l'essieu arrière. Ainsi, la force du moteur n'est pas uniquement répartie entre les essieux avant et arrière mais aussi entre les deux roues arrière. Tout cela a été possible grâce à un nouveau pont d'essieu arrière. Toutes ces améliorations apportent un réel plus à la conduite que l'on pourra ressentir à partir des modes « Sport ». Mais pour percevoir une différence, il faudrait vraiment passer de l'ancienne version à cette dernière.

Je n'ai pas honte de dire que cette Golf 8 R offre un compromis sport/confort/plaisir de conduite surprenant auquel je ne m'attendais pas. Elle est agile, vive et paraît plus légère qu'elle ne l'est. Le train avant se place exactement où la direction l'oriente et le train arrière suit sans broncher. Elle passe de virage en virage avec une belle dextérité. Parfois, le contrôle de traction et l'anti-patinage sévissent en sortie de courbe serrée, mais rien de vraiment castrateur. Elle pousse à aller faire des cols juste pour le plaisir et cela pourrait même devenir addictif même si, pour ce genre d'exercice, la voiture est un peu lourde.

Au bénéfice du pack R-Performance, un mode « Drift » est proposé sur notre auto de test. Fondamentalement pas très utile, je me dois de l'essayer quand même, c'est mon côté enfant qui prime. Pour se faire, je me rends sur un terrain privé recouvert de neige et de glace. Dans ma tête, je me dis que cela reste une quatre roues motrices, mais en fait plus vraiment une fois le mode « Drift » activé. Grâce à la nouvelle gestion électronique de la voiture, elle « devient propulsion ». En effet, le système 4Motion associée à une répartition de couple vectorielle permet d'envoyer 100% de la puissance transmises aux roues arrière - 50% au maximum - sur une seule roue. Cela autorise ainsi de belles dérives de l'arrière-train. L'ESP étant totalement inactif, la glisse devient parfaitement faisable. Même sans béquille électronique c'est bluffant comme l'auto se gère avec une facilité déconcertante et en toute sécurité, le couple restant un minimum bridé.

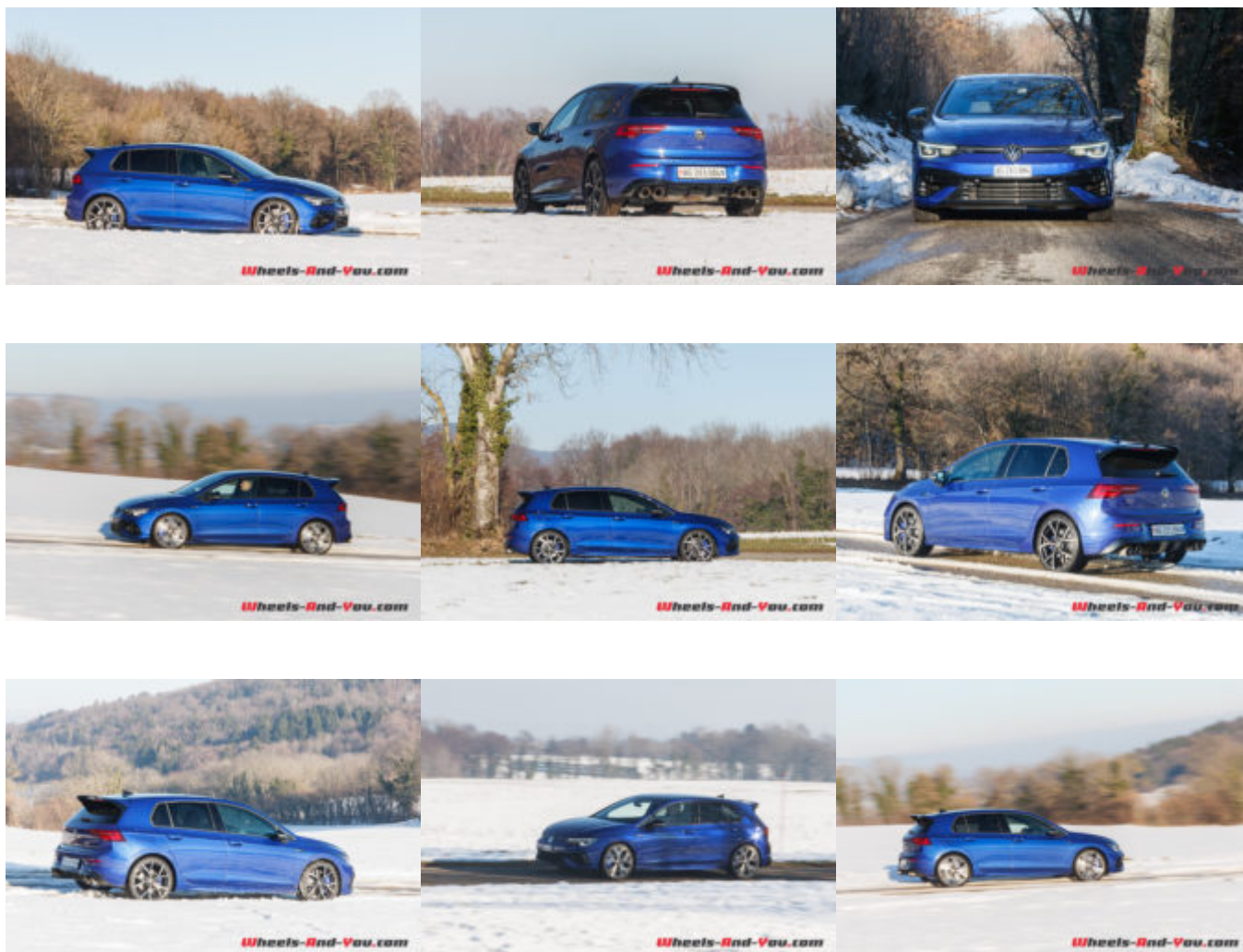
Un point important que je n'ai pas encore abordé, c'est le freinage. La voiture freine très fort avec un très bon feeling au niveau de la pédale. Jamais je n'ai rencontré d'amorce de fading, même après la descente d'un col. C'est un plaisir de rouler une voiture moderne freinant aussi bien.



Verdict

Cette VW Golf 8 R reste une voiture icônique qui s'est, certes, embourgeoisée, alourdie et modernisée, mais elle reste très efficace sur route avec un moteur puissant, rageur et un châssis pointu et bien équilibré.

Dans ce segment des sportives compactes, elle ne sera peut-être pas la plus fun à conduire et vous pourriez préférer la déclinaison GTi Clubsport, simple deux roues motrices, forte de 300 ch. Toutefois, l'homogénéité de cette R sur route en fait une auto de compromis très plaisante à vivre au quotidien.



Prix et options - Volkswagen Golf 8 R

Prix de base : CHF 57'500.-

Peinture métallisée "Lapiz Blue" : CHF 860.-

VW Garantie+ 4 ans / 100'000 km : CHF 870.-

Echappement en Titane : CHF 4'020.-

Keyless Access sans Safelock : CHF 470.-

Sys. proactive protect. passage : CHF 170.-

Pack busines pro : CHF 2'120.-

Park Assist : CHF 280.-

Pack hiver Plus : CHF 270.-

Airbag latéral arrière : CHF 390.-

Caméra de recul : CHF 350.-

Finition cuir « Nappa » : CHF 3'060.-

Toit panoramique : CHF 1'150.-

Mobile Key : CHF 250.-

Pack R-Performance : CHF 2'400.-

Pack design « Black Style » : CHF 340.-

Régulation adaptative DCC : CHF 920.-

Prix TOTAL : CHF 75'708.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Golf 8 R, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

Essai - Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Essai - Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Essai - Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

Essai - Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

Essai - Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

Essai - Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Essai - Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Essai - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine...

Essai - Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai - Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai - Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai - Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai - Volkswagen Golf R : L'R de rien...

Essai - VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai - VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai - VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Chouquette !

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

Nouveauté - Volkswagen ID.4

Nouveauté - Volkswagen Golf Variant

Présentation - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Arteon Shooting Brake

Avant-première - Volkswagen ID.4

Présentation - Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation - Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté - Volkswagen Golf 8

Nouveauté - Volkswagen ID.3

Nouveauté - Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation - Volkswagen ID.3

Présentation - Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté - Volkswagen Passat

Présentation - Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté - Volkswagen T-Cross

Présentation - Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Avant-première - Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première - Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen T-Roc

Nouveauté - Volkswagen Polo MY2017

Présentation - Volkswagen up! GTI Concept

Présentation - Volkswagen I.D. Crozz

Présentation - Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté - Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première - Volkswagen I.D. Concept

Présentation - Volkswagen Golf R360S

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation - Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté - VW up!

Nouveauté - Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté - Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté - Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté - Volkswagen Sharan

Nouveauté - VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première - Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté - Volkswagen Touran

Nouveauté - Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté - Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen Passat GTE

Nouveauté - Volkswagen Passat

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Présentation - Volkswagen Golf R 400

Nouveauté - Volkswagen Golf GTE

Nouveauté - Volkswagen Scirocco

Nouveauté - Volkswagen Polo

Présentation - VW twin up!

Présentation - VW Golf Sportsvan

Nouveauté - VW e-Golf et e-up!

Nouveauté - Volkswagen Golf VII R

Nouveauté - VW Polo R WRC

Nouveauté - VW Taigun

Nouveauté - VW Beetle Cabriolet

Nouveauté - VW Golf VII

Genève 2012 - Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 - Volkswagen up!

Genève 2012 - Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté - Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté - Volkswagen CC

Nouveauté - Volkswagen up!

Nouveauté - Volkswagen Beetle

Genève 2011 - Volkswagen Bulli

Genève 2011 - Volkswagen Golf Cabriolet



