Essai – Volkswagen Golf R : L'R de rien…

Après l'Opel Astra OPC et la Mercedes-Benz A45 AMG, c'est au tour de la Golf R de passer à l'essai entre les mains de Wheels And You. Voyons donc l'interprétation de la compacte sportive par la vénérable maison de Wolfsburg.

- 4 cylindres essence, turbo, 1'984 cm^3
- 300 CV de 5'500 à 6'200 t/min
- 380 Nm de 1'800 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'495 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'349 x 1'799 x 1'452
- Conso. mesurée : 10.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 159 g/km (F)
- dès CHF 52'000.-, mod. essayé: CHF 68'510.-

Texte : Jérôme Marchon / Photos : Bob de Graffenried

L’inventeur de la « GTI », ne s’est pas contenté d’améliorer sa sportive emblématique au fil des millésimes. Volkswagen a choisi de proposer depuis sa Golf de 3e génération, une version encore plus costaude basée à l’origine sur un 6 cylindres aux accents plus nobles. La première fut la VR6, qui laissa place à la R32 sur les 4e et 5e générations, toujours équipées d’un « V6 » développant respectivement 241 et 250 CV. La 6e lignée abandonna le 6 cylindres pour un 4 cylindres 2.0 l. de 265 CV. Et aujourd’hui, la Golf 7e du nom reprend à son compte le concept de compacte survoltée avec désormais 300 CV.

Aux modèles concurrents précités, il faut ajouter la Megane RS qui se renouvelle ou l’arrivée prochaine de la Honda Civic Type R avec lesquelles il faudra désormais compter. La course à l’armement dans le segment est donc loin de trouver une issue ! A tel point qu’il se murmure qu’une version à 400 CV de la Golf serait en voie d’apparition…

A l’extérieur

On prend les mêmes et on recommence. Enfin presque. Vous aurez noté la couleur suggestive « Lapiz Blue » et les jantes non-moins flashies de 19’’ « Cadiz » de notre exemplaire d’essai. La quadruple sortie d’échappement, les logos « R » sur les flancs et le bouclier avant qui joue les dentelières de Saint-Gall sont les seuls attributs esthétiques permettant d’identifier notre Golf R d’une placide TSI ou TDI. Les fans de tuning auront aussi remarqué les feux arrière fumés.

Pour le reste, notre Golf ne se métamorphose pas outre mesure, conservant son regard acéré et cette simplicité stylistique qui fait le succès de cette septième itération. L’ensemble respire la solidité et la qualité, auquel sont ajoutées quelques touches de sportivité discrètes et peu arrogantes. A tel point que cette R me semble plus sage que les générations précédentes, ses 300 CV préférant jouer la discrétion que la sportivité ostentatoire.

A l’intérieur

La démarche appliquée à l’extérieur se répète à l’intérieur. De prime abord, ça

reste un intérieur de Golf. En y regardant de plus près, les placages en plastique s'ornent d'une texture décorative à l'allure du carbone tandis que l'entier de la façade du combiné et de la console s'habille de plastique piano black « attrape-poussière ». Au final, c'est rigoureux, sobre, discret et fonctionnel mais manque cruellement de fun pour une auto qui se veut plutôt délurée. Les aiguilles bleues peinent à égayer l'ensemble. De nuit par contre, les seuils et contre-portes arborent un liseré lumineux bleuté du plus bel effet. Le volant, toujours haut perché est également spécifique au modèle.

Le choix d'un cuir mixte pour les sièges sport, lisse et texturé façon carbone (option à CHF 3'730.-), ajoute une petite touche d'exclusivité. De série la Golf R se dote d'une sellerie tissu/alcantara. La qualité des matériaux est comme de coutume chez VW à la hauteur des attentes. Même constat globalement pour la finition, si ce n'est la jointure à mi-hauteur de la console centrale qui a visiblement échappé à l'œil expert du contrôle qualité… Un reflet « low cost » auquel nous n'avions plus eu droit depuis belle lurette chez le constructeur de Wolfsburg !

En termes d'habitabilité, les cotes intérieures de l'habitacle de la Golf R sont exactement les mêmes que la version standard. Elle conserve donc toutes les qualités « Golfiques » bien connues en ce qui concerne l'accueil des passagers. Et le côté pratique n'est pas oublié puisque la R est disponible tant en 3 qu'en 5 portes (contre un supplément de CHF 1'260.-). A noter qu'en raison la présence de la transmission intégrale 4Motion et son pont arrière, le coffre perd 37 litres de capacité, culminant à 343 litres (contre 380 l.) ou 1'233 litres banquette abaissée.

Sous le capot

Du côté technique, la Golf R partage beaucoup d'organes avec sa cousine l'Audi S3. A commencer par la plateforme MQB, la transmission intégrale et surtout le moteur 2.0 l. TFSI. D'une cylindrée de 1'984 cm3, ce bloc développe 300 CV de 5'500 à 6'200 t/min et 380 Nm de couple de 1'800 à 5'500 t/min. C'est à la base le même coeur que la Golf GTI chez qui il développe 220 CV, auquel des pistons et une culasse spécifiques ont été montés et la pression de suralimentation sensiblement augmentée.

De série, ce bloc est accolé à une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports. Il est possible de choisir la boîte à double-embrayage DSG à 6 rapports également pour un surcoût de CHF 2’500.-. Comme évoqué plus haut, la puissance est distillée sur les quatre roues au moyen de la transmission intégrale 4Motion, reposant sur un système Haldex de cinquième génération. Le couple est ainsi modulé entre l’avant et l’arrière au moyen d’un embrayage multidisques. Alors que la GTI dans sa version « Performance » reçoit un différentiel autobloquant sur le train avant, la Golf R en fait l’économie.

En outre, notre modèle d’essai reçoit le châssis adaptatif DCC (CHF 1’430.-) qui permet de choisir parmi six modes de réglages (normal, sport, éco, confort, race et individuel) agissant sur la boîte de vitesses, la direction, la réactivité de l’accélérateur et bien entendu l’amortissement.

Enfin, parmi les petits « gadgets », la Golf R accueille un « Soundaktor » auf Deutsch dans le texte. Il s’agit d’un haut-parleur dissimulé sous le tableau de bord qui amplifie le bruit d’admission pour teinter d’une touche de sportivité l’atmosphère sérieuse de l’habitacle… Il est vrai que l’insonorisation générale très efficace ne permet pas de profiter des borborygmes de l’échappement depuis l’intérieur. Mais ce dispositif offre un rendu trop artificiel sans parler des vibrations qu’il occasionne, suivant les fréquences, sous le tableau de bord…

Du côté de la consommation, une telle cavalerie demande sa bonne ration de sans plomb. Annoncée à une moyenne utopique de 6.9 l./100 km en cycle mixte, il vous faudra plutôt compter sur 10 bons litres au 100 km en conditions réelles. J’ai pour ma part arrêté les frais à 10.4 l./100 km sur un peu plus de 1’000 km d’essai.

Au volant

La première chose qui frappe à la prise en main est l’extraordinaire polyvalence de la Golf R. Mode « Eco » enclenché, les 300 chevaux fous se transforment en dociles petits poneys faisant évoluer notre compacte en douceur, la boîte DSG poussant même le vice à se mettre en roue libre sur les faux plats descendants… Idéal pour la ville, où notre Golf sera tout de même handicapée par un rayon de braquage important. Le confort d’amortissement est correct, oubliez le mode « confort » sauf sur revêtements très dégradés, tant la caisse pompe dans tous les sens.

A l'opposé, le mode « Race » traduit bien les velléités de la mécanique. L'accélérateur répond à la moindre pichenette, le « Soundaktor » transmet ses décibels tandis que la boîte de vitesses DSG répond avec franchise et rapidité. Les ressources sont inépuisables, le couple se montrant omniprésent sur une large plage que la boîte de vitesses conserve à chaque changement de rapports. La transmission digère très bien la puissance et le couple transmis sans que l'on puisse déceler le transfert vers les roues arrière, si ce n'est qu'on est littéralement catapulté vers l'avant. L'amortissement devient plus ferme, sans pour autant se montrer cassant, preuve que VW a choisi un compromis devant plaire au plus grand nombre. Le maintien en appui ne montre aucun flottement et notre Golf semble posée sur des rails. En courbe, la caisse se place sans effort grâce à une direction précise mais trop légère et manquant singulièrement de feeling, au point de parfois avoir l'impression d'être déconnecté de la route avec les bras alors que les infos dans le fessier continuent d'être transmises par le train arrière. Même constat concernant le freinage qui manque de franchise dans son mordant mais reste cependant puissant et endurant. Une fois ces particularités assimilées, on peut interpréter sa partition routière à bon rythme. Ici délester l'arrière pour enrouler le virage, ou là remettre pleins gaz pour s'envoler sur l'enchaînement suivant. Etonnamment agile, la Golf R ne se montre jamais piégeuse ou vicieuse, prévenant avec bienveillance ses déhanchements. Et en tout dernier recours interviennent les béquilles électroniques, bien évidemment.

En mode « normal » la Golf R se transforme en bonne routière confortable pour tous les jours et qui se montrera capable d'emmener toute la petite famille sur de longs trajets pour les vacances.

Verdict

Sans être la plus caractérielle des sportives compactes et si l'on exclut ce « Soundaktor » qui devient horripilant avec le temps, la R réussit le pari de se montrer aussi facile à conduire que n'importe quelle autre Golf de la gamme, tout en offrant un revers de médaille sportif qui dépote et pour le moins réussi dans sa mise au point.

Enfin, avec un tarif débutant à CHF 52'000.- (boîte manuelle), élevé dans l'absolu,

la Golf R reste la plus abordable des bombinettes à 4 roues motrices et 300 CV et plus. Incontestablement une bonne pioche pour celui qui recherche la polyvalence et l'efficacité. Pour ma part elle manque quand même un peu de caractR pour être parfaite. Les goûts et les couleurs…

Prix et options – Volkswagen Golf R DSG 4Motion

Prix de base : CHF 54'500.-

Version 5 portes : CHF 1'260.-

Roue de secours allégée : CHF 90.-

Pack miroirs : CHF 220.-
(rétroviseurs rabattables électriquement avec éclairage périphérique et abaissable côté passager)

Système proactif protection des passagers : CHF 200.-

VW Garantie+ 3 ans/100'000 km : CHF 390.-

Camera de recul : CHF 300.-

Jantes alu « Cadiz » 19'' : CHF 1'070.-

Prises iPod/USB : CHF 130.-

Cuir Nappa « Carbon » : CHF 3'730.-

Châssis adaptatif DCC : CHF 1'430.-

Pack Business : CHF 1'560.-
(Tempomat adaptatif, freinage d'urgence en ville, préinstallation téléphone, GPS « Discover Media »)

Préparation portable « Premium » : CHF 150.-

Keyless Access : CHF 490.-

Services Mobile Online : CHF 120.-

GPS « Discover Pro » : CHF 1’370.-

ParkPilot avant et arrière : CHF 780.-

Radio DAB+ : CHF 320.-

Pack Hiver : CHF 400.-
(buses de lave-glace dégivrantes, lave-phares, sièges avant chauffant, témoin liquide lave-glace)

Prix TOTAL : CHF 68’510.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette VW Golf R.

A lire aussi

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 Choupette !

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

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

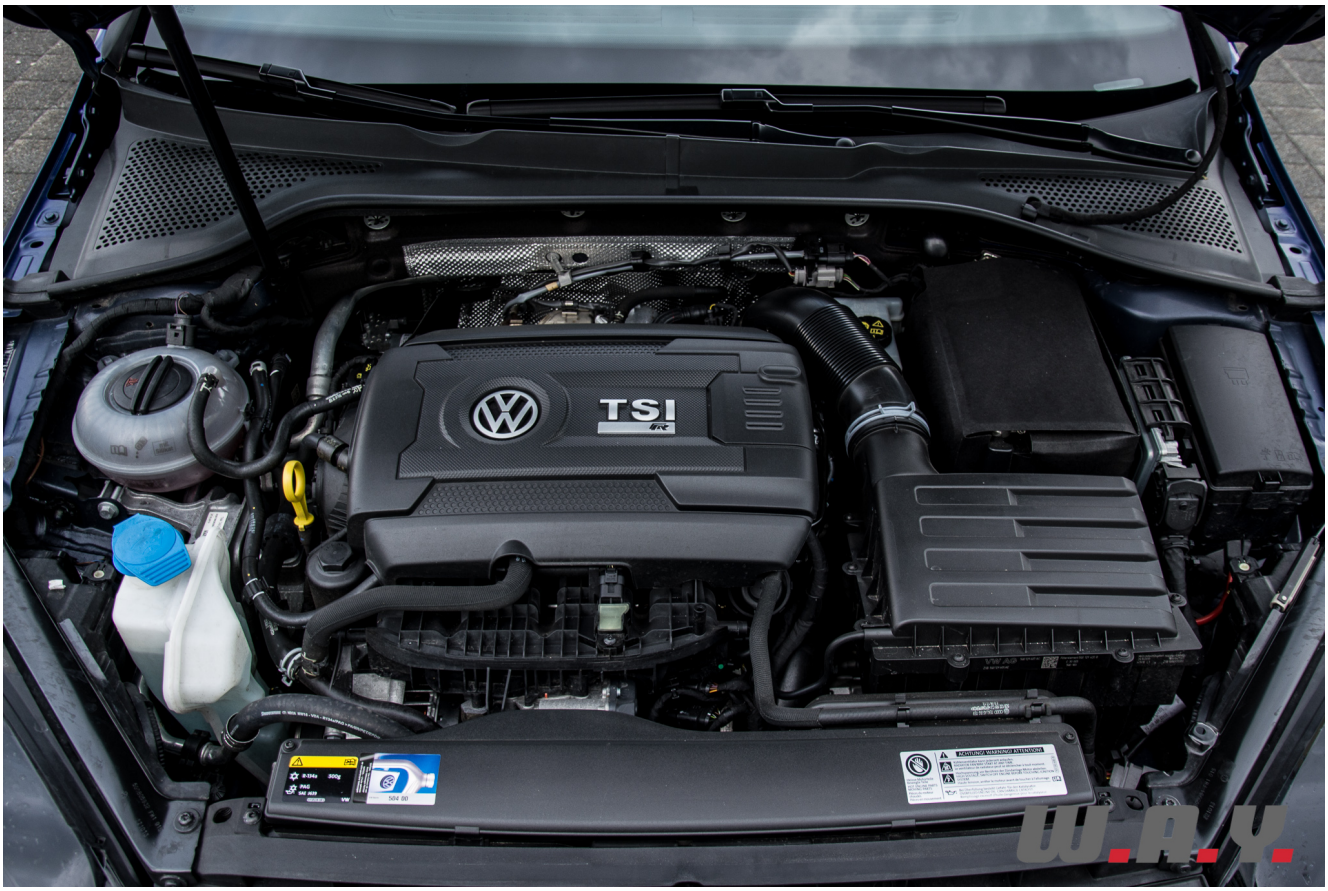
Genève 2011 – Volkswagen Golf Cabriolet

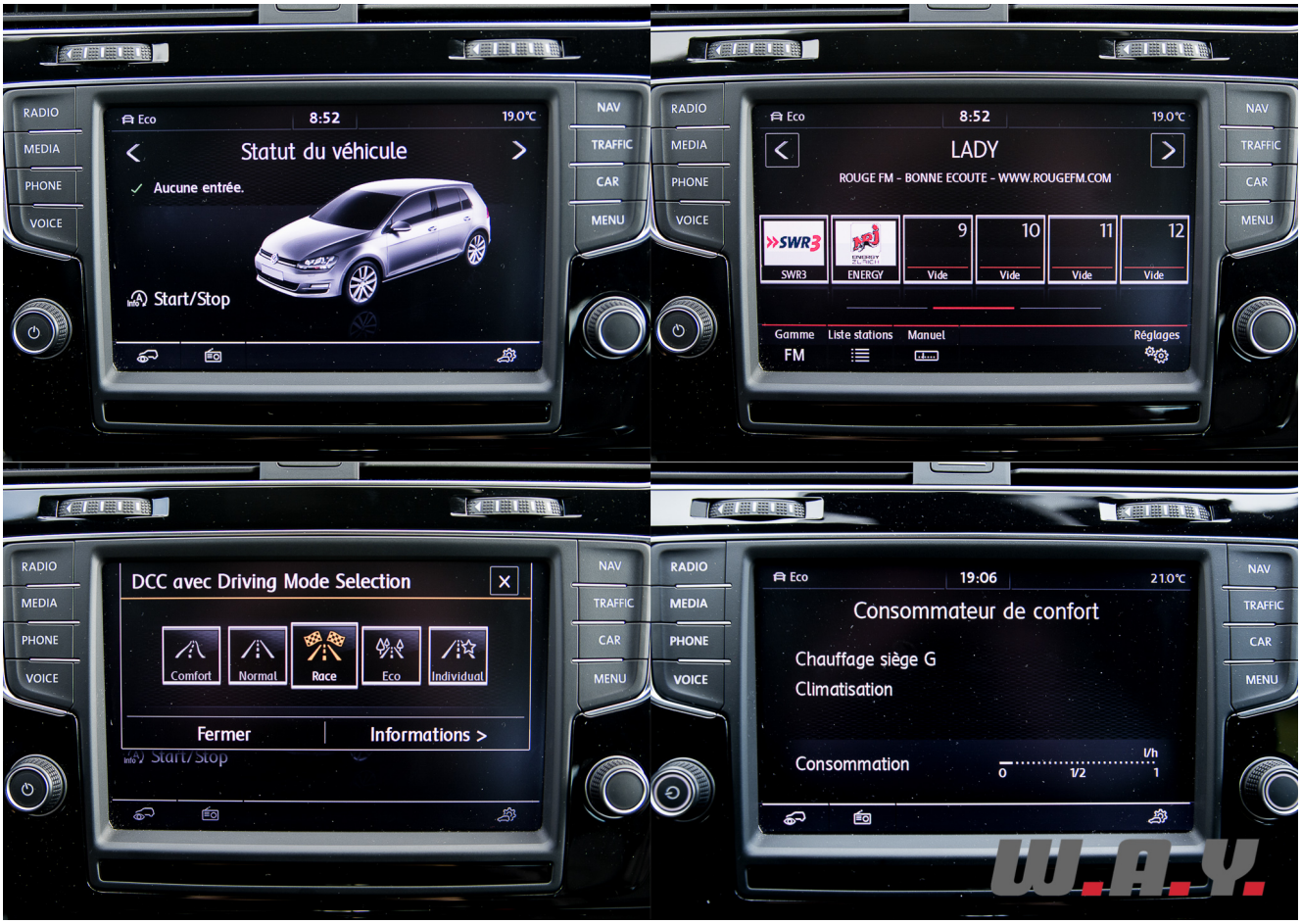
AG·263116
W.A.Y.

AG·263116
W.A.Y.

ROUGE FM
W.A.Y.

W.A.Y.


TSI


RADIO
MEDIA
PHONE
VOICE
NAV
TRAFFIC
CAR
MENU
Eco
8:52
19.0°C
Statut du véhicule
Aucune entrée.
Start/Stop
LADY
ROUGE FM - BONNE ECOUTE - WWW.ROUGEFM.COM
SWR3
ENERGY
9
10
11
12
Vide
Gamme
FM
Liste stations
Manuel
Réglages
DCC avec Driving Mode Selection
Comfort
Normal
Race
Eco
Individual
Fermer
Informations >
19:06
21.0°C
Consommateur de confort
Chauffage siège G
Climatisation
Consommation
l/h
0
1/2
1
W.A.Y.

1/min
x1000
18:46
AN
Consomm. moy.
9.3
l/100km
Depuis départ
22.0°C
km/h
trip
126.9
km/h
1/2
W.A.Y.

AG 263 116
W.A.Y.

AG 263 116
W.A.Y.

AG·263116

AG·263116

W.A.V.

AG 263 116
W.A.Y.

www.volkswagen.ch

W.A.Y.

AG·263116
W.A.Y.

AG·263 116
W.A.Y.

AG 263116

AG·263116
W.A.Y.

AG·263116
W.A.Y.

AG·263116