



Première mondiale de la Golf R 400 à Pékin

- Une étude de voiture de sport de 400 ch
- La Golf (280 km/h) illustre à merveille le potentiel sportif de la gamme
- La Golf R 400 exclusive atteint les 100 km/h départ arrêté en 3,9 s
- Design et technologie inspirés du sport automobile

La toute nouvelle Golf R vient tout juste d'être présentée. Puissance : 300 ch / 221 kW. Traction intégrale. De 0 à 100 km/h en 4,9 secondes et vitesse de pointe de 250 km/h (vitesse de coupure) : la Golf de série la plus excitante de Auto China tous les temps et l'une des voitures de sport les plus agiles de sa catégorie. Le potentiel de la Golf, qui a débuté il y a tout juste 40 ans et compte désormais parmi les voitures les plus vendues au monde, est toutefois assez large pour repousser encore les limites du possible en matière de sportivité. Volkswagen en établit la preuve au salon Auto China 2014 dans le cadre de la première mondiale de l'étude Golf R 400.

À lui seul, le nom en dit déjà long. Une Golf développée par Volkswagen R GmbH, l'usine de voitures de sport de la marque. Le chiffre 400 fait référence à la puissance de 400 ch (294 kW). Doté des gènes de la compétition WRC, le moteur performant propulse la Golf de 0 à 100 km/h en 3,9 secondes. Vitesse de pointe sur autoroute allemande ou sur circuit : 280 km/h (vitesse de coupure).

3,55 kg/ch

Grâce à son moteur compact haute performance TSI 2.0, à la légèreté de sa boîte à double embrayage et au faible poids de sa carrosserie, la Golf R 400 à transmission intégrale pèse seulement 1 420 kg. Elle affiche un rapport poids/puissance d'une grande souveraineté (3,55 kg/ch). La transmission intégrale de Volkswagen (4MOTION) fait partie des systèmes les plus économes de sa catégorie. Par ailleurs, la Golf R 400 fait preuve d'un aérodynamisme hors du commun. La perfection jusque dans les moindres détails se retrouve dans tout le concept de la Golf R 400, du moteur à la carrosserie grandement repensée. La carrosserie de cette Golf des extrêmes se présente dans un coloris clair métallisé « Silver Flake », avec lequel contrastent le noir brillant du toit et les boîtiers des rétroviseurs extérieurs en carbone véritable. Les deux splitters inspirés du sport automobile (pièces aérodynamiques entourant le véhicule) et les applications décoratives intérieures sont également en carbone visible verni.

Les fonctionnalités spécifiques de la Golf R 400 en détail :

Moteur turbo R 400

200 ch par litre de cylindrée. La Golf R 400 est propulsée par un moteur TSI 2.0 doté des gènes de la compétition WRC. La Golf R 400 développe 100 ch de plus que la Golf R de 300 ch (221 kW). Cette puissance de 400 ch à 7 200 tr/min, soit 200 ch par litre de cylindrée, est du niveau des supercars. Quant au couple moteur maximal, il a fait un bond de 70 Nm pour passer à 450 Nm (entre 2 400 et 6 000 tr/min).

La transmission intégrale et le châssis de la R 400

4MOTION. En raison de leurs exceptionnelles réserves de puissance, toutes les Golf R ont en commun la transmission intégrale permanente 4MOTION. Bien entendu, celle-ci est également disponible sur la Golf R 400 présentée à Pékin. Dans le cas présent, la transmission intégrale est couplée à une boîte automatique double embrayage 6 rapports (DSG) pouvant également être commandée manuellement au moyen du levier de vitesses ou de touches sur le volant.

Solution intelligente. Encore améliorée par l'arrivée du coupleur Haldex 5, la transmission intégrale 4MOTION de la Golf R entre en action avant même que le patinage survienne. Les pertes de traction sont ainsi quasiment exclues. Le système utilise ici une commande préalable dépendant des conditions de roulage. À faible charge ou en décélération, le couple moteur est transmis prioritairement aux roues avant, l'essieu arrière étant alors découplé. Ce réglage de base a pour avantage d'économiser du carburant. L'essieu arrière de la Golf R peut être reconnecté en une fraction de seconde et sans à-coups dès que le besoin s'en fait sentir, et ce via le coupleur Haldex actionné par une pompe à huile électrohydraulique.

EDS, XDS, ESC Sport. Parallèlement au coupleur Haldex faisant office de blocage inter-ponts, les blocages de différentiel électroniques (EDS) intégrés au correcteur électronique de trajectoire (ESC) assurent la fonction de blocage inter-roues. La Golf R 400 est par ailleurs équipée sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière de la fonction XDS+, qui freine les roues intérieures dans les virages rapides. Elle agit ainsi comme un différentiel autobloquant afin d'optimiser le comportement directionnel du véhicule. En dernier lieu, la Golf R 400 est équipée comme le modèle de série de la fonction « ESC Sport ». Le système est activé par une commande à deux niveaux située sur la console centrale. Il suffit au conducteur d'appuyer une fois brièvement sur la touche pour mettre le système Electronic Stability Control (ESC) en mode « ESC Sport ». Sur les trajets très rapides et sinueux, comme sur circuit, l'ESC réagit par conséquent plus tardivement, gratifiant le véhicule d'une agilité encore plus grande. Une pression de plus de trois secondes sur la touche ESC permet de désactiver complètement le système pour les interventions professionnelles sur circuit.

Un châssis Sport et de nouvelles jantes. Grâce à ses réserves généreuses, le châssis Sport de la Golf R de série, abaissé de 20 mm par rapport à une Golf de base dans l'assiette, n'a pas eu besoin d'être modifié pour la Golf R 400. Les deux versions de la Golf R sont dotées d'un essieu McPherson avec bras triangulaire inférieur à l'avant et d'un essieu modulaire performance (suspension multibras)

à l'arrière. Les pneumatiques aux dimensions 235/35 R 19 sont également identiques. Les jantes en alliage léger de la Golf R 400 ont été entièrement repensées. Inspiré des jantes 19" de série de type « Cadiz », leur design a toutefois été fortement modifié. Dotées d'aubes noires brillantes, les jantes contribuent à optimiser le refroidissement du système de freinage renforcé.

L'extérieur de la R 400

La silhouette. Le design de la Golf R 400 a été grandement repensé. La carrosserie a été élargie de 20 mm de chaque côté, notamment pour pouvoir accueillir les roues de 19" considérablement déplacées vers l'extérieur en raison du déport accru. À l'avant, les designers ont entièrement repensé les ailes, extrêmement saillantes en hommage à la légendaire Golf G60 Rallye (à partir de 1988). De même, la Golf R 400 a été élargie au-dessus des passages de roues à l'arrière. Les nouvelles ailes et les parties latérales ont en commun des passages de roues de la couleur du véhicule. La partie latérale se distingue par ailleurs par un splitter courant en carbone visible, élément aérodynamique très plat inspiré du sport automobile. La perfection jusque dans les moindres détails : les fibres du carbone visible, généralement recouvertes de peinture mate noire à l'extérieur, sont alignées dans le sens de la route, soulignant ainsi le dynamisme de la Golf R 400. Au-dessus du splitter, les designers ont adapté les jupes latérales aux nouveaux contours du véhicule, établissant ainsi une prolongation harmonieuse vers les nouveaux passages de roues.

La partie avant. Les designers ont également redessiné la partie avant de la Golf R 400. Sous la grille de calandre noire brillante flanquée du logo « R » sur fond « Jaune Citron », la Golf R 400 se distingue par sa ligne également « Jaune Citron ». De manière analogue à la Golf R (ligne chromée), à la Golf GTI (ligne rouge) et à la nouvelle Golf GTE (ligne bleue), la ligne jaune de la GOLF R 400 borde la calandre vers le bas et se poursuit à droite et à gauche jusque dans les phares. Sous cette ligne, la Golf R 400 possède une prise d'air supplémentaire pour répondre aux contraintes accrues de refroidissement du véhicule. Le pare-chocs, de son côté, a été entièrement repensé. Les prises d'air sont entourées d'une partie d'aile en carbone visible paraissant flotter à l'intérieur du pare-chocs. Les lignes de cet élément aérodynamique s'étendent à l'horizontale jusqu'à hauteur des phares bi-xénon avant de plonger vers le bas et d'effectuer une boucle en forme C (à gauche) et de C inversé (à droite). Des parties d'ailes fermées de couleur noire brillante sont par ailleurs intégrées aux prises d'air inférieures. Entre l'élément aérodynamique en carbone visible et les ailes noires brillantes (ainsi qu'à l'intérieur de ces parties d'ailes noires) se trouve une grille de protection dont la structure en nid-d'abeilles rappelle, comme tant d'autres détails de la Golf R 400, les véhicules du sport automobile. La partie d'aile légèrement plus saillante vers l'avant confère à l'ensemble une touche futuriste en trois dimensions. Comme sur le côté, on retrouve à l'avant un splitter en carbone visible inspiré du sport automobile.

La partie arrière. À l'arrière, les splitters sportifs se prolongent jusque vers le nouveau diffuseur, lui aussi légèrement saillant. Les deux sorties centrales du système d'échappement sont intégrées à l'arrière du véhicule. En effet, contrairement à la Golf R flanquée de quatre sorties d'échappement, (deux à gauche et deux à droite), la

Golf R 400 est inspirée de la Golf R32, le modèle de base de la série R présenté en 2002. Plus précisément, les deux sorties d'échappement polies de 110 mm de diamètre sont écartées de 200 mm et légèrement orientées vers le haut. La perfection jusque dans les moindres détails : la partie intérieure visible des sorties d'échappement reprend le design en nid-d'abeilles de la prise d'air située à l'avant du véhicule. Les designers ont également repensé le pare-chocs arrière, désormais flanqué sur sa partie extérieure d'un insert en carbone en forme de C sur la gauche et de C inversé sur la droite. Le réflecteur est intégré à la partie inférieure horizontale du C, tandis que la partie verticale se détache légèrement du pare-chocs. Les designers y ont intégré une évacuation d'air pour les passages de roue.

Double becquet arrière. Le toit noir se prolonge vers le becquet arrière, également noir. Celui-ci est constitué de deux niveaux : depuis l'arrière, on peut voir le toit à travers les deux spoilers « volants » superposés. Les designers ont par ailleurs intégré un bandeau de feux stop à LED au becquet arrière.

L'intérieur de la R 400

Sièges baquet en alcantara et cuir carbone. L'intérieur de la Golf R 400 a également été amplement personnalisé. Le conducteur et le passager prennent place sur des sièges baquet de course à appuie-tête et passages de ceinture intégrés. Les bandes centrales des sièges piquées de travers sont en alcantara « Anthracite », tandis que les surfaces à hauteur de tête et les faces intérieures des renforts latéraux sont en « cuir carbone » exclusif. La même règle s'applique aux faces extérieures des sièges baquet. Les surpiqûres et les liserés (coutures contrastantes sur les renforts latéraux) « Jaune Citron » apportent une touche de fraîcheur à l'habitacle. Le logo « R » est brodé en cuir sur les dossiers des sièges avant. Les parties extérieures des sièges arrière sont également en « cuir carbone » et l'intérieur en alcantara. L'espace situé entre les deux sièges est en « cuir nappa » noir.

Applications carbone. Le carbone est également le matériau dominant au niveau des applications de porte et du tableau de bord côté passager. Contrairement à l'extérieur mat, toutefois, il est recouvert à l'intérieur d'une peinture vernie brillante. Les décors de la console centrale, le cerclage du cockpit et les entourages de buses d'aération sont en vernis noir brillant. Les inserts de porte sont rehaussés de cuir carbone, tandis que les recouvrements de porte sont ornés de coutures contrastantes « Jaune Citron ». Le véhicule embarque par ailleurs un éclairage d'ambiance blanc au niveau des applications de porte et des seuils de porte en acier spécial. Le volant sport à trois branches et au design « R » est en cuir carbone. Ici aussi, tous les éléments cuir sont personnalisés et ornés de surpiqûres contrastantes « Jaune Citron » : c'est la perfection jusque dans les moindres détails

Dix infos clés sur la première mondiale de la Golf R 400 :

1. La Golf R 400 reflète le potentiel sportif de la gamme.
2. Le chiffre « 400 » fait référence à la puissance de 400 ch de la Golf R 400.
3. L'étude développe 100 ch de plus que la Golf R.

4. La puissance spécifique de 200 ch par litre de cylindrée et le rapport puissance/poids de 3,55 ch par kilogramme sont dignes des supercars.
5. Accélération de 0 à 100 km/h en 3,9 s et vitesse de pointe de 280 km/h (vitesse de coupure).
6. Le design de la Golf R 400 a été fortement personnalisé.
7. Techniquement, l'étude de la R 400 est basée sur la nouvelle Golf R.
8. Ailes saillantes en hommage à la légendaire Golf G60 Rallye (modèle d'homologation de sport automobile à partir de 1988).
9. Transmission intégrale permanente 4MOTION pour une prestation exceptionnelle et souveraine.
10. Intérieur personnalisé avec sièges baquets sport en alcantara et cuir carbone.

19 avril 2014, Volkswagen Communication

AMAG Automobil- und Motoren AG
Communication Volkswagen

Livio Piatti

Chef Relations publiques

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Téléphone 056 463 94 61

Télécopie 056 463 93 52

E-mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch