



## Première mondiale pour la nouvelle Golf Alltrack

- **Pour tous les terrains: la Golf Alltrack lancée avec transmission intégrale et look offroad**
- **Quatre moteurs puissants: un nouveau TSI de 180 ch et trois TDI allant jusqu'à 184 ch**
- **Lancement sur le marché: printemps 2015**

**Avec la Passat Alltrack, Volkswagen avait en 2012 fait la jonction entre l'univers de la route et du tout-terrain. À présent, avec la nouvelle Golf Alltrack, l'usine de Wolfsburg transpose ce concept dans une autre catégorie. Le constructeur automobile le plus important d'Europe fête la Première mondiale de ce modèle à transmission intégrale au Mondial de l'Automobile à Paris (du 02 au 19 octobre).**

Voici les caractéristiques techniques et esthétiques de la Golf Alltrack: transmission intégrale 4MOTION, garde au sol plus élevée, une carrosserie renforcée par des passages de roues élargies et des bas de caisse saillants, des pare-chocs redessinés et de nombreux autres éléments uniques en leur genre à l'extérieur comme à l'intérieur. Côté propulsion, la Golf Alltrack se décline en un moteur essence (TSI) et trois Diesel (TDI), tous des turbo à injection directe musclés. Le moteur 1.8 TSI de 180 ch / 132 kW est une nouveauté totale dans la gamme des Golf. La Golf Alltrack arrivera sur le marché en version TDI dans les plages de puissance 110 ch / 81 kW (1.6 TDI), 150 ch / 110 kW (2.0 TDI) et 184 ch / 135 kW (2.0 TDI). Sur les moteurs de 180 ch et 184 ch, les forces sont réparties de série en direction de la transmission intégrale grâce à une boîte séquentielle à double embrayage 6 rapports (DSG).

L'introduction sur le marché de la Passat GTE est prévue pour l printemps.

### **Transmission intégrale permanente:**

**4MOTION.** La nouvelle Golf Alltrack a été conçue pour être performante sur chaussée goudronnée et s'aventurer en terrain un brin accidenté. La base technique sur laquelle elle repose est la transmission intégrale 4MOTION. Le système doté d'un embrayage de dernière génération anticipe le patinage. Ceci permet d'éviter presque entièrement la perte d'adhérence via la 4MOTION qui a recours au pilotage asservi au fonctionnement respectif du véhicule. Sur un véhicule peu chargé ou lors d'une poussée du moteur, la force de traction est transmise en priorité par l'essieu avant, l'essieu arrière étant découplé. Cette configuration de base économise du carburant. Si besoin est, quelques fractions de secondes suffisent pour que l'essieu arrière s'enclenche sans à-coups. Cela s'effectue via

l'embrayage Haldex de cinquième génération actionné par une pompe à huile électro-hydraulique. Un module de commande électronique calcule en permanence le couple d'entraînement idéal pour l'essieu arrière et contrôle le degré de fermeture de l'embrayage à lamelles par excitation de la pompe à huile. Selon les nécessités du moment, presque 100 pour cent du couple peuvent être transmis à l'essieu arrière.

**EDS et XDS.** En parallèle à l'embrayage Haldex, qui s'occupe du blocage longitudinal, l'EDS quatre roues intégré au programme de stabilisation électronique ESC assume en tant que blocage de différentiel électronique la fonction de blocage transversal sur les deux essieux. La Golf Alltrack dispose en outre de la fonction additionnelle XDS sur les essieux avant et arrière, qui dans les virages négociés à grande vitesse ralentit les roues du côté intérieur de la courbe afin d'optimiser le comportement directionnel. Dès que l'électronique détecte que l'une des roues à l'intérieur de la courbe est insuffisamment en charge, l'hydraulique de l'ESC opère un freinage ciblé sur cette roue pour rétablir une motricité optimale.

**Profil de conduite et châssis offroad.** Dotée d'une garde au sol rehaussée à 20 mm, d'un profil de conduite «offroad» et d'un système 4MOTION, cette Golf dernier cri fait sur terrain accidenté preuve de qualités qu'on prêterait plutôt à un SUV. Le mode «offroad» active une fonction de conduite en descente (freinage automatique du véhicule), une courbe caractéristique de pédale d'accélérateur modifiée et une configuration offroad de l'ABS (un autre intervalle de réglage au freinage formerait des amas de gravier devant les roues qui gêneraient la progression du véhicule). Par ailleurs, la Golf Alltrack offre non seulement d'excellentes propriétés offroad mais aussi davantage de sécurité active. Voiture de traction idéale elle a en effet aussi été conçue pour tracter des charges remorquables pouvant aller jusqu'à 2 000 kg (charge tractable freinée en pente de 12 %).

### **Moteurs turbo à injection directe**

**Un TSI et trois TDI.** Comme cela a été évoqué précédemment, la nouvelle Golf Alltrack fera son entrée sur le marché dotée de moteurs à quatre cylindres répondant tous à la norme européenne antipollution Euro 6. Les adeptes auront le choix entre différentes puissances de moteur allant de 110 ch / 81 kW à 184 ch / 135 kW.

**1.8 TSI de 180 ch.** C'est la première fois que Volkswagen propose un moteur TSI 1,8 litre de 180 ch / 132 kW (à partir de 4 500 t/mn) sur une Golf. Le moteur turbo quatre cylindres à injection directe convient parfaitement à la version Golf Alltrack car il délivre en toute souveraineté un couple maximal de 280 Nm dès les 1 350 t/mn et maintient cette valeur constante jusqu'à 4 500 t/mn. La Golf Alltrack 1.8 TSI sera équipée de série d'une boîte séquentielle à double embrayage 6 vitesses (DSG). Ce véhicule polyvalent dont la vitesse culmine à 217 km/h passe de 0 à 100 km en 7,8 secondes et malgré cette grande agilité, sa consommation reste sobre puisqu'il se contente de 6,8 l/100 km (soit 158 g de rejets de CO<sub>2</sub> par kilomètre).

**Diesel haute technologie.** Chacun des trois moteurs turbo Diesel (TDI) sur la Golf Alltrack appartient à la série EA288. Les quatre cylindres Common Rail proposés pour la première fois sur l'actuelle

Golf de septième génération comptent parmi les moteurs les plus efficaces au monde. Même si leurs cylindrées et plages de puissance sont différentes, ils ont en commun d'importants modules technologiques. Citons par exemple les éléments influençant la composition des gaz d'échappement tels que le système d'injection, la suralimentation et le refroidissement de l'air à l'intérieur de la tubulure d'admission. S'y ajoute un système de recyclage des gaz d'échappement très sophistiqué. Également à bord: un catalyseur à oxydation, un filtre à particules Diesel et un catalyseur d'accumulation de NOx.

**TDI 1.6 de 110 ch.** Le moteur d'entrée de gamme dans l'univers de la nouvelle Golf Alltrack, un TDI de 1 598 cm<sup>3</sup> de 110 ch / 81 kW, ne consomme que 4,7 l/100 km (soit des émissions de CO<sub>2</sub> de 124 g/km). Au maximum de sa puissance, il atteint entre 3 200 et 4 000 t/mn et son couple maximal de 250 Nm est disponible entre 1 500 t/mn et 3 000 t/mn. Dotée de ce TDI, la Golf Alltrack 1.6 TDI passe à 100 km/h en 12,1 secondes et a une vitesse de pointe de 187 km/h.

**TDI 2.0 de 150 ch.** Dans la catégorie d'efficacité suivante, Volkswagen a implanté un moteur TDI de 1 968 cm<sup>3</sup> de 150 ch / 110 kW sur la Golf Alltrack dont la consommation moyenne est de seulement 4,9 l/100 km (soit des rejets de CO<sub>2</sub> de 127 g/km). Le TDI 2.0 litres de la Golf Alltrack possède deux arbres d'équilibrage, ce qui le rend particulièrement silencieux. Il développe sa puissance maximale entre 3 500 et 4 000 t/mn et délivre en plus un couple maximal de 340 Nm dès 1 750 t/mn (jusqu'à 3 000 U/min). La Golf Alltrack accélère en 8,9 secondes de 0 à 100 km/h et peut rouler à 207 km/h.

**TDI 2.0 de 184 ch.** Avec ses 184 ch / 135 kW sous le capot (à 3 500 et jusqu'à 4 000 t/mn), cette Golf Alltrack 2.0 TDI obtient un record: c'est la Golf à la carrosserie Variant la plus puissante jamais construite. Le moteur turbo deux litres transmet dès les 1 750 t/mn ses 380 Nm de couple maximum vers la DSG 6 vitesses qui est ici de série, sachant que cette valeur demeure constante jusqu'à 3 250 Nm. Cette puissance et ce couple additionnés à la transmission intégrale entraînent non seulement une optimisation des caractéristiques offroad, mais permettent également de tracter une charge de 2 000 kg, comme mentionné auparavant (charge tractable freinée sur pente de 12%). Ce moteur élaboré à partir de celui de la Golf GTD séduit en outre par ses aptitudes routières sportives. La preuve en est: il passe en 7,8 secondes de 0 à 100 km/h et sa vitesse de pointe est de 219 km/h. La Golf Alltrack 2.0 TDI est peu gourmande: 5,1 l/100 km (134 g/km CO<sub>2</sub>).

### **Personnalisation du design et des équipements**

**Silhouette.** La Golf Alltrack dont la garde au sol a été rehaussée de 20 mm a emprunté sa carrosserie à la Golf Variant à ceci près que l'extérieur de ce nouveau modèle a été personnalisé à maints égards. C'est ce qui a permis la naissance d'un véhicule d'un grand charisme. Avec ses passages de roues élargis de couleur noire, la silhouette de la Golf Alltrack saute tout de suite aux yeux; les zones supérieures aux seuils latéraux et inférieures aux pare-chocs restylés font écho à ses protections robustes. Les seuils latéraux peints en «reflet d'argent» mat lui donnent un look sport tout en assumant aussi leur rôle de protection. De plus, plusieurs éléments embellissent encore

d'avantage les flancs du véhicule: les jantes 17 pouces en alliage léger de type «Valley» spécialement mises au point par Volkswagen pour les modèles Alltrack, les coques des rétroviseurs extérieurs en «argent réflexe» brillant, une inscription «Alltrack» sur les ailes, une baguette chromée (mate) au bas des fenêtres latérales et les barres de toit anodisées «argent».

**Proue et poupe.** La proue de la Golf Alltrack unique en son genre se distingue dans sa partie supérieure par une calandre plate ornée d'une barre transversale style alu (mate) qui s'étire jusqu'aux phares. De couleur noire mate, la grille de radiateur arbore un design en nid d'abeilles et porte le logo chromé «Alltrack». La structure de l'entrée d'air inférieure insérée dans le pare-chocs et entièrement remodelée est elle aussi façon nid d'abeilles. Autre détail qui attirera tous les regards: une barre transversale très virile en «reflet d'argent» embrassant le pare-chocs dans toute sa largeur et ceignant latéralement les phares antibrouillards (directionnels intégrés de série) à la manière d'une aile d'oiseau. Une protection anti-encastrement en «argent Réflexe» assure la démarcation avec le sol. La beauté de la poupe de la Golf Alltrack n'est pas en reste non plus: son pare-chocs entièrement remanié et prolongé par une protection anti-encastrement «argent Réflexe» aux allures musclées est orné de feux arrière rouge foncé. La version TSI de 180 ch se repère immédiatement du fait des sorties d'échappement chromées disposées de part et d'autre de la ligne d'échappement, en l'occurrence à deux flux; avec leur sortie bitube ancrée sur le côté gauche, les TDI ont quant à eux une allure très sport.

**Intérieur.** L'habitacle richement doté de la Golf Alltrack donne la réplique au graphisme sport du look offroad. Ici ce sont les détails qui impriment leur marque au style de l'intérieur: volant multifonctions gainé de cuir, pommeau du levier de vitesses en cuir, selleries spécifiques agrémentées de la griffe «Alltrack» au niveau des dossiers avant, inserts décoratifs «Dark Magnesium» (console médiane) et «Tracks» (tableau de bord et contre-portes) ainsi qu'un éclairage d'ambiance encastré dans les contre-portes. Également de série à bord de la Golf (entre autres, en plus de la finition «Comforline»): une climatisation automatique («Climatronic»), lampes de lecture LED à l'avant et à l'arrière, éclairage plancher à l'avant, le système d'info-divertissement «Composition Colour», le détecteur de fatigue et le régulateur de vitesse. En exclusivité: une barre chromée avec l'inscription «4MOTION» sur le couvercle de la boîte à gants au niveau de l'accoudoir central, des baguettes de protection de seuil en acier spécial à l'avant signées «Alltrack» et des inserts décoratifs chromés pour les différents interrupteurs et touches (lumière, lève-vitres et miroirs). Sportivité: ciel de pavillon noir (en option), y compris le haut des revêtements des montants, et pédales originales avec repose-pied façon aluminium. Ainsi «nantie», la Golf Alltrack arrivera sur le marché au printemps de l'année prochaine.

### **L'essentiel en dix points à propos de la Première mondiale de la Golf Alltrack:**

1. À mi-chemin entre Variant et SUV: techniquement et esthétiquement parlant, la nouvelle Golf Alltrack constitue un trait d'union entre l'univers de la route et du tout-terrain.
2. La polyvalente Golf Alltrack mise sur la carrosserie variable de la Variant, à l'instar de la Passat Alltrack plus grande.

3. Dotée de série de la transmission intégrale permanente 4MOTION.
4. Profil de conduite offroad et garde au sol plus élevée, rehaussée de 20 mm, qualités routières perfectionnées pour une conduite en dehors des sentiers battus.
5. Motorisations: 110 ch / 81 kW (TDI), 150 ch / 110 kW (TDI), 180 ch / 132 kW (TSI) et 184 ch / 135 kW (TDI).
6. Les versions 180 ch et 184 ch arrivant sur le marché systématiquement pourvues de série de la boîte automatique DSG 6 vitesses.
7. Design original de la proue et de la poupe ainsi que passages de roues et seuils latéraux en saillie.
8. Intérieur luxueusement doté: tissus et inserts décoratifs uniques en leur genre en harmonie avec le caractère sport.
9. Introduction sur le marché de la Golf Alltrack au printemps 2015.
10. Volkswagen poursuit son offensive produits avec la Golf Alltrack: c'est la douzième nouvelle version de la Golf en 24 mois.

1 octobre 2014, Communication Volkswagen

**AMAG Automobil- und Motoren AG**  
**Communication Volkswagen**

Livio Piatti

Chef PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Téléphone 056 463 94 61

Télécopie 056 463 93 52

E-mail: [vw.pr@amag.ch](mailto:vw.pr@amag.ch)

Internet: [www.volkswagen.ch](http://www.volkswagen.ch)