

Essai Volkswagen Golf 8 « R » : la plus radicale !

écrit par Nicolas Vandersleyen



Depuis de nombreuses années, Volkswagen séduit par ses différents modèles s'adressant à toutes les catégories de personne. Bien évidemment, **la VW Golf fait partie des modèles les plus populaires de la marque** et même du groupe VAG. En effet, celle-ci s'adresse aux particuliers, aux entreprises et aux amateurs en proposant toutes sortes de finitions et/ou de motorisations. Il y a peu, nous avons essayé, pour vous, une [version GTI](#), qui représente clairement une icône intemporelle pour la marque et nous avons aujourd'hui l'occasion d'essayer sa grande sœur : la version « R », encore plus radicale. En plus, nous avons eu la chance **d'essayer la version spéciale « 20 years »** encore plus spécifique. En effet, la R est née en 2002 et cette version spéciale reste disponible à la vente jusqu'à la mi 2023, après il sera trop tard...





Technique de cette Volkswagen Golf R 2.0l TSI

De ce fait, notre VW Golf R d'essai était équipée du même **2.0l TSI** que dans la Golf GTI mais ici **poussé à 333ch** (13ch de plus que la version « R » standard) **et 420Nm** (de 2100 à 5500 tr/min). D'autre part, au vu de cette puissance, il est normal de passer à **une transmission 4Motion** pour que cette compacte sportive tienne la route. Cette transmission s'équipe bien sûr de **la répartition vectorielle du couple** en fonction des besoins pour apporter un comportement des plus adéquat à chaque situation rencontrée. Enfin, pour lier les 2, nous avons la bien connue **boîte DSG 7 rapports**, qui, associée à ce moteur essence procure un excellent agrément de conduite en étant bien en phase avec celui-ci. Tout ceci permet d'atteindre une **vitesse de pointe de 270 km/h** et un **0-100 km/h en 4,6s** !







L'intérieur de notre VW Golf R d'essai !

Au niveau de l'habitacle, nous retrouvons l'habitacle tout à fait classique d'une autre Golf avec le **nouvel écran central**, le **combiné d'instrument digital** et le **nouveau petit levier pour la boîte de vitesse**. Si l'ensemble se veut facile à utiliser et bien pensé, il est dommage que l'écran central ne soit pas plus rapide. Cependant, le volant sport tombe bien en main avec une direction très directe et précise. La seule différence notable par rapport à une autre Golf se situe au niveau **des sièges** qui sont légèrement **baquets avec les appuis têtes intégrés**. Ceux-ci se révèlent **très confortables** au quotidien mais sont massifs pour les **passagers arrière qui manquent d'un peu de place et de visibilité**. Enfin, le **coffre** est quant à lui de dimension correcte avec un **volume de 374 l** pouvant aller jusqu'à 1230 l en rabattant la banquette. Si l'ensemble de cet habitacle est confortable et qu'on ne manque de rien, on est cependant **un peu**

déçu du niveau de la finition générale. Il y a encore divers plastiques durs et des matériaux peu flatteurs.











En route avec cette compacte survitaminée !

Parlons maintenant de la conduite de ce bolide. En effet, un acheteur de Golf R est bel et bien un amateur de voiture de sport qui aime la conduite auto. Bien sûr, cette Golf bodybuildée permet une certaine **polyvalence dans son comportement**. En effet, même s'il faut s'accoutumer à la **suspension un peu dure** au quotidien, une fois en conduite sportive, on est content d'avoir **un roulis maîtrisé et une voiture qui s'inscrit bien en courbe**. D'autre part, les 4 roues motrices apportent vraiment une **plus-value au niveau de la tenue de route** en procurant une bonne accroche au véhicule quelque soit le climat. Au moins on évite les patinages à répétitions comme sur les [Hyundai I30N](https://auto4x4enroueslibres.com) ou les [Skoda Octavia RS](https://auto4x4enroueslibres.com). De plus, VW a muni cette Golf d'un **mode Drift** et d'un **mode spécial Nurburgring** en plus du mode sport conventionnel. Finalement le mode qui permet le plus d'amusement avec cette

sportive est bel et bien le mode drift. En effet, c'est dans cette configuration que cette Golf R se veut la plus ouverte à jouer, et ce, aussi bien en drift, qu'en Launch control ou tout simplement en conduite sportive. Dans les autres modes, cette Golf reste trop bridée par ses aides électroniques. Mais attention tout de même à savoir la maintenir dans ce mode drift... **il permet réellement une dérive de la voiture et de s'amuser avec !**

Enfin, un petit bémol pour cette Golf R, même si les normes sont de plus en plus contraignantes, **on aurait aimé plus de caractère de la part de ce moteur et de cet échappement Akrapovic**. Par exemple, avec **un système à clapets**. L'ensemble se veut mélodieux, même si on ne démarre clairement pas un V8 mais reste très/ trop discret. A ce niveau-là, la Hyundai I30N reste clairement un cran au-dessus. D'autre part, le look, général de cette version R reste relativement discret, ce qui est bien pour ne pas trop se faire remarquer. Enfin, dernier point mais pas des moindres, **le freinage** ! En effet, sur la GTI, nous avons remarqué un manque de mordant au freinage. Ce n'est plus le cas ici grâce aux disques avant ventilés et percés et aux étriers adéquats. **Le ressenti de ce système de freinage permet un bien meilleur contrôle de ce bolide.**







Consommation, prix et taxes de cette VW Golf R 20 years

Pour terminer, au niveau de la consommation de ce 2.0l essence, nous tournions autour des mêmes valeurs que la Golf GTI et/ou la Skoda Superb 2.0l de 280 ch. A savoir **une moyenne de 9,5 – 10 l/100 km**, ce qui reste élevé mais dans la moyenne des moteurs essence comparables. Evidemment, en conduite sportive, la consommation peut vite grimper. Enfin, au niveau du **prix, cette Golf R bodybuildée s'échange pour 61 910€ prix de base** auxquels il faut ajouter **les options** de notre véhicule d'essai :

- Garnitures de sièges en tissu « R » au lieu de cuir nappa : -3040€
- Système d'échappement en Titane Akrapovic : 4010€
- Caméra de recul : 365€
- Dynamic Châssis Control : 935€
- Phares matriciels Led : 1050€
- Système de navigation Discover pro : 390€
- Module hiver : 510€
- Préparation livraison : 261.84€

Ce qui donne un total pour notre Volkswagen Golf R essayée de 66 391.84€ TVAC. C'est quasiment 20 000€ de plus que la version GTI essayée. Certes, c'est une autre voiture, plus aboutie au niveau sportivité mais ce prix reste quand même élevé au vu des finitions.





	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957,00€	4957,00€	899,98€
Taxe de circulation annuelle	486,02€	486,02€	451,03€
Eco malus	/	250€	/

Nicolas Vandersleyen