

# VW GOLF CABRIOLET GTI 210 ch

Versión essayée  
36 400 €

Ce qui change

Apparition du moteur GTI sur la version cabriolet de la Golf, avec les adaptations de châssis et d'accastillage qui s'imposent.



Commercialisation  
IMMÉDIATE

Volkswagen la présente comme la première GTI Cabriolet de la saga Golf. Ce qui n'empêche pas Volkswagen de travestir un peu la réalité à des fins stratégiques en jouant habilement sur les lettres. Sans être tout à fait incorrecte ou mensongère, cette affirmation s'avère une semi-vérité.

Texte Stany Meurer  
Photos Christian Martin

# Jouer sur les... lettres

Sur le plan de l'appellation, nous sommes bien en présence de la première GTI Cabriolet de la saga Golf. Ce qui n'empêche pas Volkswagen de travestir un peu la réalité à des fins stratégiques en jouant habilement sur les lettres. Dès la 1<sup>re</sup> génération de cabriolet Golf apparue en 1979, il existait une version GLL... qui était en fait un cabriolet Golf

habillé dans un écran GL et équipé d'un moteur GTI! Changement de décor, ou de philosophie, avec la variante la plus musclée du nouveau cabriolet Golf qui se veut résolument plus sportive que sa devancière, avec des performances supérieures à celles des concurrentes directes et des chiffres de consommation particulièrement bas, sans oublier un agrément de conduite unique.

Sous le capot, on retrouve le même moteur que la berline GTI – il n'est d'ailleurs plus vendu en France où il ne subsiste que l'Édition 35 équipée du même moteur poussé à 235 ch –, traduisez un 4 cylindres 2 litres turbo essence à injection directe développant 210 ch. Celui-ci peut être secondé soit par une (excellente) boîte manuelle à 6 rapports soit par une DSG à double



Domage que la belle sellerie à carreaux, typique de l'image GTI, ne soit pas disponible en France...



La trappe est étroite. Ses dimensions ont été imposées par les arceaux escamotables.



Sous le capot, on trouve le moteur GTI "de base", traduisez la version 210 ch.



Très visible sous cet angle: le pare-brise plus incliné et plus court que celui de la berline.

embrayage également à 6 vitesses (moyennant un supplément de 1 810 €).

Comme toutes les GTI, et sans que cela n'ait d'incidence sur la rigidité de la coque, le châssis est surbaissé de 22 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière. Il suffit de 9 s à peine pour escamoter la capote, opération qui peut se réaliser en roulant jusqu'à 30 km/h. Sur la route, on profite alors de tous les agréments d'un vrai cabriolet ainsi que du plaisir de conduire une GTI. Une authentique GTI? Certes, le féru de performances constatera bien la perte de plusieurs dixièmes face au chrono (le 0 à 100 km/h est signé en 7,3 s contre 6,9 s pour la version fermée de 210 ch) et une légère dégradation du comportement (sur-tout au niveau de la précision) en conduite très musclée. Ces griefs énumérés, il lui faudra bien reconnaître que la Golf Cabriolet GTI se révèle une proposition sans concurrence, susceptible d'offrir un agrément mécanique incontestable grâce au moteur puissant et rond à tous les régimes, à la boîte particulièrement précise et aux trains roulants aussi efficaces que confortables. Et c'est particulièrement vrai lorsque la voiture dispose, comme notre exemplaire d'essai, de l'amortissement piloté disponible en option.

Une GTI ne serait pas une GTI sans sa parure traditionnelle, qui en fait sa signature. Le Cabriolet GTI arbore donc à l'extérieur une calandre à nids-d'abeilles avec logo GTI surlignée de liserés rouges, un bouclier avant spécifique avec antibrouillards rectangulaires verticaux, un diffuseur arrière, deux sorties d'échappement chromées, des feux arrière à LED et les incontournables jantes à cinq trous. Pas grand-chose dans l'absolu, mais suffisamment de détails pour ne pas confondre cette version avec une autre: une discrétion de bon aloi qui s'avère une autre caractéristique des valeurs GTI. À l'intérieur, outre le pédalier en acier brossé et le volant cuir à méplat dans la partie inférieure, l'ambiance est assurée par le tissu à carreaux recouvrant les sièges... malheureusement refusé au marché français qui a fait le choix d'une sellerie en cuir. ■

## Cette variante n'est pas un ersatz de GTI

### LE VERDICT DE *l'autojournal*

La Golf Cabriolet GTI n'est en aucun cas une GTI édulcorée. Certes moins sportive que la version fermée du même nom, elle allie à la perfection conduite sportive et confort, le tout avec le soin de fabrication caractérisant la marque.



### La technique

MOTEUR	
Puissance maxi	210 ch de 5300 à 6200 tr/min
Couple maxi	280 Nm de 1700 à 5200 tr/min
Type	4 cylindres en ligne turbo, injection directe d'essence
Cylindrée	1984 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	13 CV

TRANSMISSION	
Type	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle / 6

DIMENSIONS / POIDS*	
L/l/h/empattement	4,25/1,79/1,43/2,58 m
Poids	1533 kg

\*Données constructeur

### La conduite

PERFORMANCES	
0 à 100 km/h	7,3 s
Vitesse maxi	237 km/h

### La vie à bord

COFFRE*	
Volume de coffre	250 dm <sup>3</sup>

\*Données constructeur

### Le budget

**36 400 €** HORS OPTIONS Garantie 2 ans km illimité  
MALUS ÉCOLOGIQUE: 750 €

### ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE ■

5 airbags, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV/AR, antidérapage, antipatinage, capote électrique, capteur de luminosité et de pluie, clim auto bizona, différentiel à glissement limité, kit mains-libres, jantes en alliage 17 pouces, phares bixéon directionnels, régulateur de vitesse, rétros extérieurs dégivrants élec., rétro intérieur électrochrom., régulateur de vitesse.

### OPTIONS

Amortissement piloté (1 033 €), jantes 18 pouces (657 €), pack Navigation avec caméra de recul et assistance au stationnement (1 350 €), pack Fumeur (20 €), peinture métallisée/nacrée (570 €) port USB (178 €), USB avec adaptateur iPod (205 €), roue de secours de type galette (68 €).

### CONSOMMATIONS (l/100 km)

Mixte	7,6
Urbaine/extra-urbaine	10,4/6
Autonomie: 910 km - Capacité du réservoir: 55 l	
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie	

### Zone verte

Rejets de CO <sub>2</sub>	177 g/km
Pneus à faible résistance	non
Stop/start	non
Récupération d'énergie au freinage	non

### LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Comportement routier à la hauteur de l'éson. Performances en très léger retrait rapport à la berline. Possibilité d'amortissement piloté. Bilan écologique parfait.