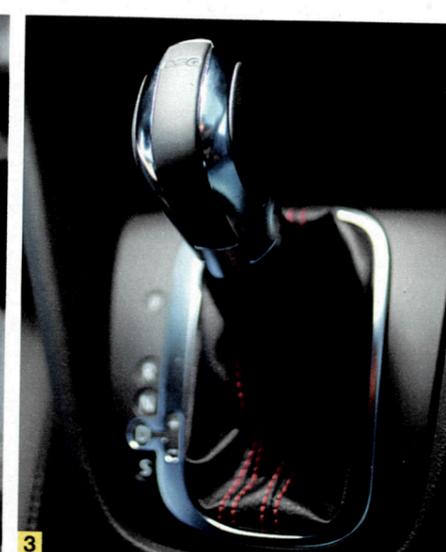




1



2



3

# Sortilèges de Golf

Certaines associations possèdent un pouvoir magique, ainsi Golf GTI et cabriolet.

Plage ou montagne, cet été ? Beaucoup ont hésité, pas nous. Pour essayer la nouvelle VW Golf GTI Cabriolet, direction un Sud ensoleillé et escarpé : les Pyrénées. Avec, au programme, UV pour bronzer et virages pour s'amuser. Car la prouesse de cette VW n'est pas d'afficher une bouille à se damner, avec sa calandre à liserés rouges, ses boucliers spécifiques, son éclairage à diodes, deux sorties d'échappement chromées et ce blason qui a fait rêver des générations de mêmes passionnés depuis 36 ans, mais de concilier deux visages. Celui d'une Golf GTI actuelle, avec son quatre-cylindres 2 litres turbo à injection directe de 210 ch associé à une transmission DSG à double embrayage et 6 rapports, et, pour la première fois depuis la création du blason GTI, celui d'une Golf cabriolet dont le toit en toile sort ou se rétracte en une dizaine de secondes, et même en roulant sous 30 km/h.

Si l'on veut juste aller promener les quatre pistons du 2.0 TSI, tranquillement, coude à la portière et cheveux au vent, c'est la voiture qu'il faut. Levier de vitesse sur Drive, on se délecte des grésillements métalliques mais discrets

des échappements dans un excellent confort. Toit en place, l'insonorisation approche celle d'une version fermée. Et une fois décapoté, avec le filet antiremous installé (attention, il condamne les deux places arrière), on

profite de l'air ambiant sans jamais en souffrir. Même sur autoroute, on roule découvert sans se mettre les cheveux en bataille et le portefeuille à sec. Car à ce rythme, la consommation du TSI monte rarement au-dessus de 8 l/100 km. Autre motif de satisfaction,

le confort de roulement, excellent si la suspension pilotée optionnelle est en mode "normal". On n'en dira pas autant si l'on sélectionne le mode "confort", trop souple en détente pour assurer un maintien de caisse suffisant.

Sans doute est-il destiné aux *highways* américaines...

On pourra aussi apprécier les 250 litres de coffre que le toit soit déployé ou pas (un peu moins son ouverture étriquée),

les dossiers de banquette fractionnés en deux parties égales et rabattables ou l'excellent système audio commandé via un écran couleur tactile très pratique. Et si l'ergonomie quasi idéale sert le confort, elle est aussi une

## ON AIME

Confort d'utilisation  
Performances/sonorité  
Manipulation capote

## ON DÉTESTE

Prix élevé  
Endurance des freins

**Golf aux deux visages, elle aime autant la balade que faire rougir le compte-tours**

1 Le volant à méplat arbore un superbe GTI chromé.

2 En tirant sur le levier en alu brossé, on recapote. Et vice-versa. Le bouton du centre sert à baisser les vitres à la fois.

3 Cette transmission DSG compte deux embrayages et 6 vitesses.

précieuse alliée quand il s'agit d'aller taquiner le rupteur...

Bien calé dans un siège sport enveloppant – en cuir sur les GTI cabriolets vendues en France et non pas habillées du fameux tissu écossais "jacky" des versions originales –, avec entre les mains un volant à méplat arborant un petit GTI chromé, le conducteur se prend vite pour un pilote. Surtout s'il a tiré sur le levier pour engager le mode sport de la transmission ou, mieux, s'il l'a basculé vers la droite pour passer en mode manuel. Doigts de gauche pour descendre les rapports en tirant la palette, gratifiant alors les tympans de borborygmes plutôt plaisants, ceux de droite pour les monter dans une déflagration tout aussi réjouissante, cette Golf dévoile son vrai visage.

Comme une GTI "classique", ce cabriolet bénéficie d'un châssis abaissé, de 22 mm devant et 15 mm derrière, pour ménager une meilleure agilité. Avec la suspension pilotée sur Sport, elle est alors affermie et s'accompagne de lois d'assistance de direction plus dynamiques (comprenez plus lourdes car la démultiplication ne change pas), on retrouve quasiment l'équilibre de la berline. La rigidité de cette carrosserie décapotée ne pose aucun problème. En revanche, sa masse nettement plus élevée que celle de la berline dont elle dérive (+ 105 kg) se fait vite sentir. Pas vraiment dans les impressions de conduite, davantage dans l'endurance des freins, vite dépassée dans les des-



1

centes de cols de montagne. Surtout qu'on ne peut pas trop compter sur le frein moteur. Comme pour l'ESP, qui n'est jamais totalement déconnecté, la transmission possède un mode de protection qui évite les sursrégimes... en refusant de conserver le moteur trop haut dans les tours à la montée, mais aussi à la descente des rapports. Mais une GTI berline souffre – façon de parler car cela préserve le moteur – du même mal. Mal que l'on pardonnera davantage à un cabriolet.

Bref, cette VW nous a enchanté. Sans doute parce que nous n'avons pas eu

à... l'acheter. Affichée 38 210 € sans option, cette GTI cabriolet DSG tutoie la barre des 40 000 € si on lui greffe les jantes de 18 pouces et la suspension pilotée. Du coup, comme nous, vous allez être moins nombreux à la trouver irrésistible. ●

TEXTE ET PHOTOS C. BOULAIN

**auto MOTO VERDICT**

Pas tout à fait aussi sportif que la berline, ce cabriolet GTI est tout de même un excellent compromis. Mais si cher...



2



3

1 La planche de bord ne change pas. Seule différence, entre les sièges, deux boutons pour actionner toit et vitres. 2 Deux vraies places derrière. 3 Sans l'arceau des vieilles Golf, la ligne est plus élégante. Deux arceaux sortent en cas de retournement.



Suspension pilotée sur "sport", transmission en mode manuel: un vrai régal!

## VOLKSWAGEN GOLF

Mesures Bruno Servant



### ACHETER

#### VERSION ESSAYÉE

GTI 2.0 TSI cabriolet DSG

**38 210 € (13 CV)**

Conso ville/route/autoroute	10/8,5/9,3
moyenne AM/constructeur	8,9/7,7
CO <sub>2</sub> (g)/malus	180/750 €
Assurance <b>assurland</b>	513 €/246 €
Pneu de série <b>Pirelli</b>	104 €
Pays de fabrication	Allemagne

### GAMME PROPOSÉE

**Essence** de 105 à 210 ch

de 24 390 à 38 210 €

**Diesel** de 105 à 140 ch

de 27 530 à 36 420 €

### CONDUIRE

Moteur: 4 cylindres, 16 soupapes, turbo, injection directe essence, 1 984 cm<sup>3</sup>  
Transmission: traction, robotisée, double embrayage, 6 vitesses

Puissance (ch à tr/min)	210 à 5 300
Couple (Nm à tr/min)	280 à 1 700
Poids (kg)	1 535
Répartition masses AV/AR	60 %/40 %
Long.xlarg.xhaut. (m)	4,26x1,78x1,41
Réservoir (l)	55
Vitesse maxi (km/h)	235
0 à 100 km/h/1 000 m DA	7"2/28"1
80 à 120 km/h en Drive	4"6
Pneus de série	225/45 R 17
Pneus de l'essai: 225/40 R 18 Bridgestone Potenza RE050A	
Freinage 130 km/h à 0 (m)	69 ★★★★★
Efficacité ABS	★★★★★
Efficacité ESP	★★★★★

### VIVRE

Confort ville	★★★★★
Confort route	★★★★★
Largeur coudes AV/AR (cm)	148/122
Espace jambes AR (cm)	68
Bruit ralenti/accél./130 (dB)	46/n. c./74
Coffre à 4 (l)	250

### ÉQUIPEMENT

Airbags frontaux/latéraux AV	série/série
Airbag genoux conducteur	série
ABS/ESP	série/série
Phares/essuie-glaces auto.	série/série
Passage phares/codes auto.	série
Phares xénon	série
Aide au démarrage en côte	série
Climatisation auto.	série
Vitres/rétros électriques	série/série
Radio CD MP3	série
Régulateur de vitesse	série
Aide au stationnement AV/AR	série/série
Banquette 50/50	série
Prise AUX/Bluetooth	série/série
Jantes alu 17 pouces	série
Capote électrique	série
Sellerie cuir	série
GPS couleur	série
Suspension pilotée	1 033 €
Jantes alu 18 pouces	657 €
Peinture rouge tornado	250 €