

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Alors que le printemps prend gentiment le dessus sur l'hiver, Wheels And You vous propose l'essai de la nouvelle Volkswagen Golf Cabriolet, dévoilée l'année dernière au Salon de Genève, une décapotable qui n'a pas peur de la neige et ça ce n'est pas nouveau.



- 4 cylindres, 1'390 cm³
- 160 CV à 5'800 t/min
- 240 Nm à 1'500 - 4'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rapports
- Vitesse maxi : 216 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1'503 kg
- Conso. mesurée : 8.7 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 150 g/km (C)
- dès CHF 35'000.-
modèle essayé : CHF 39'660.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Bob de Graffenried

Mais pourquoi attendre les beaux jours pour rouler décapoté ? Oui mais avec quel

cabriolet ? Pour ne pas se tromper nous avons choisi la nouvelle Golf Cabriolet. Quatrième opus de cette mythique découvrable, elle suit l'air du temps et se modernise. Neuf secondes suffisent pour tester si la température extérieure est bien aussi froide que l'indique l'ordinateur. Après l'Eos avec son toit en dur, découvrons ensemble cette classique version "toilée".

A l'extérieur

Issue de la Golf sixième génération, la Golf Cabriolet s'est beaucoup étirée depuis la première mouture cubique apparue en 1979. Son pare brise incliné et sa ligne de caisse soulignée par un jonc chromé partant de la base du pare-brise pour finir à l'arrière du véhicule lui donne un profil dynamique. Exit (enfin !) le vilain arceau fixe qui une fois décapoté faisait "anse de panier". La technologie actuelle permet en effet d'inclure des systèmes de protection qui se déploieraient si besoin était. La capote épaisse n'est disponible qu'en noir. Côté positif, c'est la couleur qui vieillit le mieux mais adieu les belles combinaisons ton sur ton comme, entre autres, capote verte/carrosserie vert métal. Très élégante donc, cette Golf Cabriolet possède ce qui fait le succès des voitures actuelles à savoir des feux avant au regard d'aigle, moderne et prononcé, incluant un liseré de LED, des phares arrière fumés à LED eux aussi, une double sortie d'échappement à connotation sportive, des jantes alliage 16 pouces (17" en option) chaussées de pneus aux dimensions en adéquation et une calandre bien équilibrée avec en son centre le gros logo VW. Une ligne "simple" et pure. Joli coup de crayon donc de face, de l'arrière comme de profil. Je serais même tenté de dire que c'est la plus belle version et que le poids des années l'a bonifiée. Hélas, et comme c'est souvent le cas sur les belles voitures, il y a peu de protections contre les coups de portière ou autres chocs liés à une circulation urbaine. Mais ce n'est pas non plus son terrain de jeu privilégié.

A l'intérieur

Bien que jouissant d'une finition germanique où la rigueur se retrouve dans les moindres ajustages et détails, l'intérieur manque toutefois d'un peu de gaieté, surtout pour un cabriolet. Bonne ergonomie des instruments principaux mais dans cette finition il y avait peu d'agréments comme le volant multifonctions (réglage

du volume de la radio, téléphone). Un peu trop basique donc à mon goût, surtout à ce tarif. Mais rien ne vous empêche de piocher dans la liste des options et de vous offrir par exemple, le paquet "technique" qui comprend le système de radionavigation RNS315 à écran tactile compatible MP3, un volant cuir multifonctions - avec palettes si vous optez pour la boîte de vitesses DSG -, le paquet "éclairage/visibilité" et l'assistant aux feux de route ou encore, pour la touche sportive et égayer le tableau, le paquet "Design et style". Ce dernier offre l'habillage des sièges en tissu et alcantara sur des sièges sport, des inserts décoratifs dits "Black stripe" sur le tableau de bord et les contre portes et des pédales en acier inoxydable. D'un autre côté, un cabriolet ne se doit-il pas d'avoir juste le strict nécessaire? Un bon châssis et une capote s'il se met à pleuvoir ? Le tableau de bord est complet et un ordinateur vous affichera tout ce qui est nécessaire pour la bonne marche du véhicule, y compris la température de l'huile moteur. Le rétroviseur central est petit. Je m'étonne encore d'avoir relevé cela, mais ce n'est qu'un détail et finalement le champ de vision une fois décapoté est largement suffisant... Le coffre relativement petit (250 litres) offre un volet d'ouverture étroit, peu profond et qui plus est sans aucune assistance du type vérin, plutôt difficile à manier. Pour moi c'est le gros défaut de cette voiture. Les dossiers arrière peuvent néanmoins se rabattre, ménageant ainsi un espace supplémentaire lors d'un long périple à deux.

Sous le capot

Le petit 1.4 litres TSI allie injection directe et double suralimentation ; un compresseur au démarrage et un turbo s'enclenchant plus haut dans les tours. Ceux qui ont l'ouïe fine percevront la mise en route/arrêt du turbo. Le bloc délivre la puissance de 160 CV avec un couple de 240 Nm dès 1'500 t/min, fort appréciable dès le démarrage. Le moteur prend bien ses tours jusqu'à la zone rouge qui débute à 6'000 t/min mais je me rends compte que c'est souvent entre 2'000 et 3'000 t/min que j'ai évolué. Bien entendu, j'ai aussi flirté avec la zone rouge lors de petits dépassements ou juste pour voir ce que ce moteur avait dans le ventre. Rien d'enthousiasmant finalement, ça pousse, mais de façon linéaire. Il y a toutefois de quoi relancer aisément. Le plaisir est vraiment dans la plage de régime où le couple est à son apogée. C'est donc en jouant sur l'élasticité étonnante de ce moteur oscillant entre 1'500 et 4'500 t/min que ce cabriolet offrira le plus de plaisir. Par exemple, celui d'enrouler les virages sur une petite

route côtière ou encore à la montagne.

Au volant

Un grand gabarit devra régler son siège au plus bas s'il ne veut pas se cogner la tête en montant à bord. Décapoté, la protection des flux d'air est correctement assurée surtout avec l'option coupe-vent. On retrouve des sièges fermes avec un bon maintien latéral (surtout avec les sièges sport). Contact, le moteur s'ébroue dans un son de quatre cylindres quelconque. Aucune recherche de sonorité sportive comme nous avons eue sur le 2.0 l. de l'Eos, plus puissant il est vrai. Il faudra certainement attendre la version GTI pour retrouver un son sportif. La direction "allégée" par une assistance électrique offre un bon ressenti de la route. Enfin, la boîte de vitesses à six rapports contribue également à ce plaisir car elle est douce et précise dans son guidage. Autre élément sans quoi la perception ne serait pas aussi positive : le châssis. On sent la rigidité de la caisse et quel que soit l'état de la chaussée. La résistance à la torsion est remarquable. Sans toutefois virer à plat, ce cabriolet offre un confort de roulement impressionnant. Les suspensions avalent d'ailleurs sans broncher les petites et grosses irrégularités de la route. Lorsqu'arrive enfin le moment de freiner, on trouvera une pédale douce et presque avenante transmettant correctement la force aux étriers, offrant ainsi le mordant nécessaire pour stopper les 1'500 kilos (à vide) de notre découvrable. Un rayon de soleil apparaît et hop 9 secondes suffisent à la capote textile pour disparaître dans son logement (système à commande électro-hydraulique). On peut même décapoter en roulant jusqu'à 30 km/h. Prévoir 11 secondes pour la manœuvre inverse. L'insonorisation est parfaite et il est aisé d'écouter la radio sans la faire hurler. Néanmoins, par forte pluie, le bruit sur la toile se rapproche plus du son qu'émettent les "tamtams" du Bronx ou encore celui qui raisonne encore dans nos têtes d'adolescents, ces nuits d'orage quand nous étions sous la tente. Que d'exotisme, que de souvenirs... Ce doit être aussi pour cela que nous aimons les capotes en toile. La visibilité latérale arrière n'est pas extraordinaire et faire des manœuvres avec cette voiture demande beaucoup d'attention même si les radars de parking (option) veillent à la carrosserie. Ce véhicule s'appréciera plus à deux qu'à quatre personnes. Les places arrière étant certes présentes mais uniquement dévolues à des personnes de petite taille et capote fermée. Notre modèle d'essai n'avait pas l'option bi-xénon associé aux phares directionnels mais un système lié aux phares anti-brouillard. Ces derniers,

phares en fonction, vont s'allumer lorsqu'à vitesse réduite on braquera les roues éclairant ainsi le bas côté de la route. Surprenant au départ sur ce type de véhicule, on apprécie ce supplément de lumière lors de virages serrés. En revanche, puisque nous en sommes au chapitre confort, pourquoi ne pas prévoir un chauffage pour la nuque? En effet, décapoté en hiver, même chauffage à fond, il faut prévoir la grosse écharpe... Pourquoi pas après tout ? il paraît que c'est la mode. Avec 8,6 secondes pour atteindre les 100 km/h et une vitesse de pointe maxi annoncée pour 216 km/h, nul doute qu'au niveau performance ce "petit" 1.4 TSI est bien en harmonie avec la vocation de ce cabriolet. Côté consommation nous avons relevé 8,7 litres aux 100 kilomètres sur un parcours mixte à part égale (ville, autoroute et petites routes de montagne). ESP, ABS, EDS et ASR font partie des aides électroniques qui favorisent la stabilité du véhicule. Un système actif anti-retournement se déclenche, capote fermée ou ouverte, en cas de nécessité. Une série complète d'airbags (frontaux, latéraux tête/thorax conducteur et passager et même genoux pour le conducteur) rassure et assure une protection supplémentaire lors d'un petit crash.

Verdict

Élégante, douce à conduire et encore plus racée que l'Eos, suffisamment motorisée dans cette version pour un cabriolet, cette Golf Cabriolet représente une valeur sûre pour celui qui recherche un cabriolet 2+2. La boîte robotisée DSG serait une option que je choisirais. La capote en toile n'est vraiment pas un obstacle à la vie quotidienne et le poids gagné par rapport à un toit en dur est appréciable. De plus, esthétiquement ce bi-ton qu'apporte la toile noire rend la voiture plus belle, lui conférant un vrai look de cabriolet rappelant les productions des années 20; un indémodable, assurément. Un peu moins d'austérité dans la présentation intérieure (mais pour certains c'est aussi et surtout ça une Golf) et ce serait parfait. Un « cab » en hiver oui mais pour quoi faire ? C'est certain qu'en période de grand froid on sortira souvent "couvert", mais le fait de penser que l'on peu décapoter en moins de deux au moindre rayon de soleil donne du plaisir, voire le sourire. C'est juste ce petit "plus", ce luxe qui fait que l'on roule différent. Puis après l'hiver, arrive le printemps ! Ensuite, faire le choix entre des coupés cabriolet (toit dur rétractable) tels la demi-sœur Eos ou les Peugeot 308 CC ou Renault Mégane Coupé Cabriolet ne sera qu'affaire de goût esthétique voir "sécuritaire". A noter pour ceux qui en veulent encore plus : une version GTI,

présentée au dernier salon de Genève et équipée du moteur 2.0 litres de 210 ch et 280 Nm sera bientôt disponible.

Prix et principales options - Volkswagen Golf Cabriolet

Prix de base : CHF 39'800.-

Pack Confort : CHF 1'580.-

(Climatisation deux zones "Climatronic" pour conducteur et passager avant, contrôle de la distance de stationnement "Parkpilot" avant et arrière, coupe vent, stabilisateur de vitesse, prise 12V dans le coffre)

Tapis de sol en textile avant et arrière : CHF 50.-

Prises multi-média pour raccordement de sources audio externes (MEDIA-IN) avec cordon adaptateur USB : CHF 230.-

Équipement spécial gratuit : CHF -2'000.- (rabais prime EURO)

Prix TOTAL : CHF 39'660.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse pour le prêt de cette Golf Cabriolet.

A lire aussi

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Genève 2012 - Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 - Volkswagen up!

Genève 2012 - Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté - Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté - Volkswagen CC

Nouveauté - Volkswagen up!

Nouveauté - Volkswagen Beetle

Genève 2011 - Volkswagen Bulli

Genève 2011 - Volkswagen Golf Cabriolet







W.A.Y.



W.A.Y.















