

Essai - Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

Alors que la huitième génération de la Golf a déjà été présentée, Wheels And You prend le volant de la dernière évolution GTI de la version 7, la TCR, qui rend hommage aux résultats glanés par la Golf dans le championnat Touring Racing Car International Series, notamment deux titres mondiaux remportés en 2016 et 2017.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm³
- 290 ch de 5'400 à 6'400 t/min
- 380 Nm de 1'950 à 5'300 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.6 sec.
- Poids : 1'568 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'268 x 1'790 x 1'442
- Conso. mesurée : 8.72 l/100 km
- Emissions CO₂ : 178 g/km (D)
- dès CHF 45'950.-, mod. essayé: CHF 53'600.-

Série limitée puisque la version 8 lui succédera bientôt, cette version TCR ne diffère guère de la GTI normale. La différence de prix se justifie-t-elle ? C'est ce que je vais essayer de vous présenter ci-dessous.



A l'extérieur

Alors que les différentes moutures de Golf GTI ont toujours entretenu une certaine discrétion extérieure, cette TCR affiche un peu plus d'agressivité mais sans pour autant être trop ostentatoire. Présentée il y a une année environ, elle ne se distingue que par une lame de spoiler noir brillant, des coques de rétroviseur en véritable carbone (option), un extracteur factice un peu plus large et un saute-vent sur le becquet arrière.

Ne cherchez rien de plus pour la reconnaître mis à part des jantes 18'' Belvedere spécifiques. Elle peut être équipée de fort belles jantes 19'' noires mat dénommées Reifnitz, montées de pneus 235/35 R 19, et d'une signalétique en nid d'abeilles sur les flancs, option dont ma voiture de presse est équipée.

La TCR est disponible autant en 3 que 5 portes et dans cinq coloris seulement : rouge, noir et gris plus deux teintes nacrées. Malgré ces quelques spécificités, il faut un œil averti pour la reconnaître.

Ses dimensions sont celles d'un GTI : 4.268 mm de long pour 1.790 mm de largeur. Quant au poids à vide, il s'élève à 1'568 kg, ce qui n'en fait pas la reine de la légèreté.



A l'intérieur

En m'installant derrière le volant, je peine à trouver quelques différences avec un GTI classique et pour cause : tout est strictement identique à quelques détails près : des sièges spécifiques alliant Alcantara, cuir et tissu, un volant avec bandeau central et surpiqûres rouges et... ça s'arrête là !

La position de conduite est bonne et l'ergonomie classique à la marque, mais le confort de l'assise ne me convient pas : après une heure de route à peine, je ressens quelques douleurs lombaires, chose qui ne m'arrive pour ainsi dire jamais dans d'autres véhicules, même sur des trajets de plusieurs heures.

L'assemblage est de bonne facture, même si l'aspect de certains matériaux n'est pas très qualitatif. Si l'écran de l'infotainment est réactif, sa surface brillante marque à la moindre action. Les commandes de ventilation demeurent mécaniques, ce que je préfère largement au tout digital. Quant à celles de la boîte DSG, elles sont, comme sur toutes les VW, contraires à toute logique ergonomique.

L'espace aux places arrière demeure assez limité si le conducteur fait 1.80 m ou plus. Quant au coffre, sa contenance est moyenne, à 380 l, s'élevant à 1'270 l avec la banquette arrière 1/3-2/3 rabattue.



Sous le capot

Alors qu'une GTI série VII sort 245 ch du 2.0 l turbo TSi, ce groupe propulseur longue course (A 82.5 x C 92.8) de 1'984 cm³ est poussé à 290 ch (213 kW) sur la TCR, puissance atteinte au régime de 5'400 t/min. Un système d'injection adapté et une pression de suralimentation supérieure suffisent à ce gain de 45 ch. Le couple s'élève à 380 Nm sur une large plage de régime (1'950 à 5'300 t/min), soit 10 Nm de plus que sur la GTI. Ceci en fait la seconde Golf GTI la plus puissante avec une transmission aux seules roues avant, la rare version Clubsport affichant 20 ch de plus (310 ch).

Comme sur la GTI, le moteur est accouplé à la bien connue boîte DSG (double embrayage) à 7 rapports mais ici affublée d'un autobloquant Haldex. La TCR est annoncée pour un 0 à 100 km/h abattu en 5.6 sec, soit neuf dixièmes de mieux que la GTI (6.5 sec). L'autobloquant y contribue certainement en améliorant la motricité car les seuls 45 ch ne peuvent expliquer une telle progression.

Outre les jantes 19'', le kit Reinfnitz propose également un abaissement de 20 mm de la hauteur de caisse, la régulation dynamique de l'amortissement DCC (en option sur la GTI) et la suppression du bridage à 250 km/h, permettant à la TCR d'atteindre 10 km/h de plus.

La consommation mesurée durant le millier de kilomètres de mon essai atteint 8.72 l/100 km. Les chiffres de consommation annoncés de 7.9 l/100 km et des

émissions de CO₂ de 178 g/km classent la TCR en catégorie d'efficacité énergétique D.



Au volant

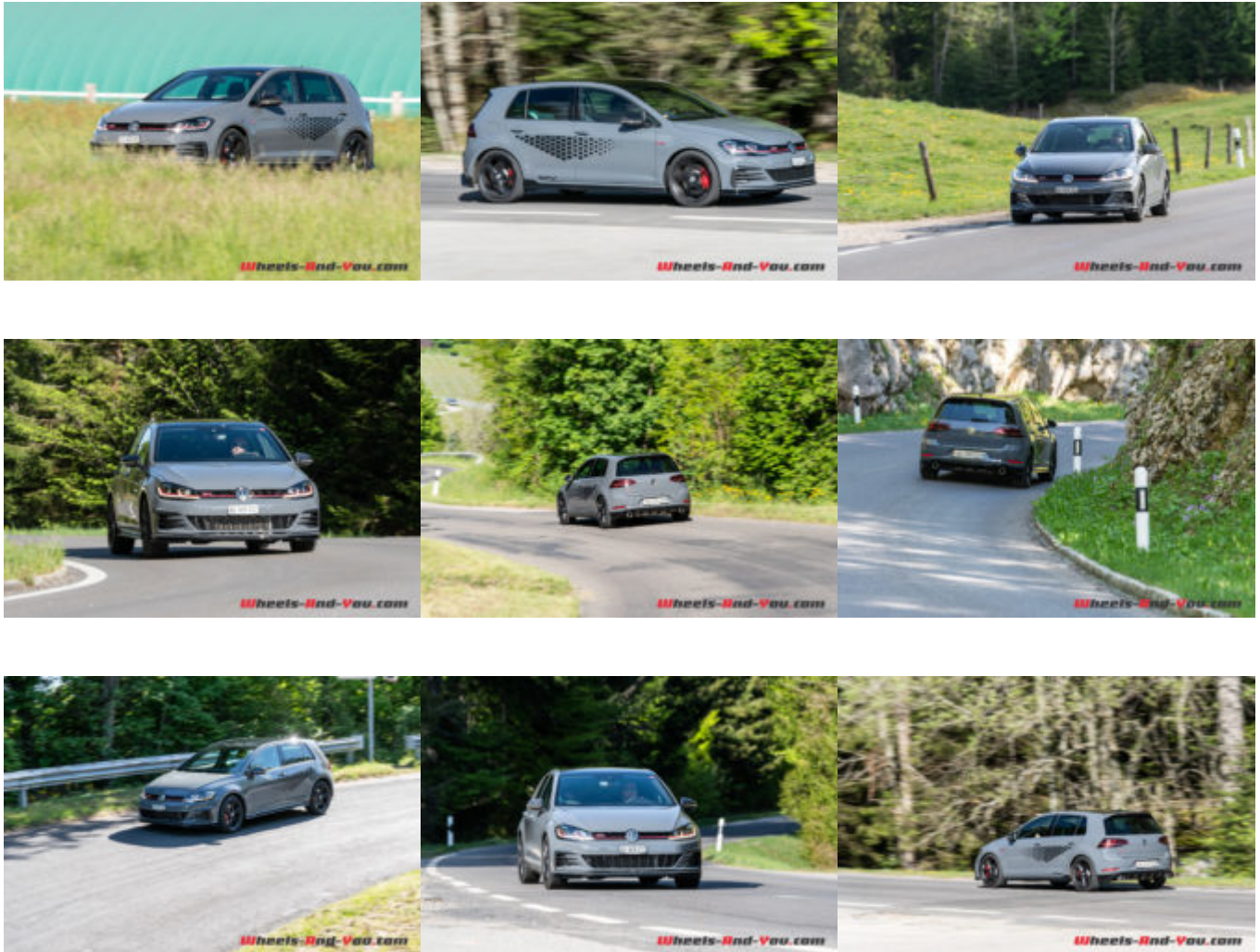
Dès les premiers tours de route, je suis frappé par le manque de filtration des bruits de roulement, en particulier sur l'essieu arrière. Le roulage est vraiment bruyant, au point que pour écouter la radio, je dois augmenter le volume de manière conséquente. Ce point me surprend réellement pour une auto réputée bien construite et plutôt lourde pour son gabarit.

Côté amortissement, je suis dubitatif : la voiture est dure, même en mode Confort, alors qu'en mode Sport qui sélectionne l'amortissement le plus dur, la voiture n'est pas suffisamment raide pour un roulage sur surface sèche. Tout au plus convient-il à une chaussée mouillée. Pourquoi équiper la voiture d'un amortissement piloté et proposer une aussi faible différence entre les modes Confort, Normal et Sport ? A croire que le DCC est surtout là pour des raisons marketing plus que pour améliorer les performances ou l'agrément.

La poussée moteur est bien présente dès 2'000 t/min mais la courbe de couple plate entre 1'900 et 5'300 t/min développe une puissance très linéaire, au point qu'on se demande où sont les 290 ch annoncés. C'est plus une question de sensations sans doute car le compteur monte tout de même assez rapidement. Mais c'est tout sauf démonstratif, on est loin du « coup de pied aux fesses », malgré le turbo et la puissance annoncée. Et la boîte DSG à 7 rapports n'arrange pas vraiment les choses. Je trouve qu'elle accuse le poids des ans. Non qu'elle ne fonctionne pas bien mais elle est nettement dépassée par certaines concurrentes désormais, que ce soit dans la rapidité de son maniement que par certains à-coups de fonctionnement en conduite normale.

Malgré l'autobloquant, l'arrivée du couple en sortie de virage provoque

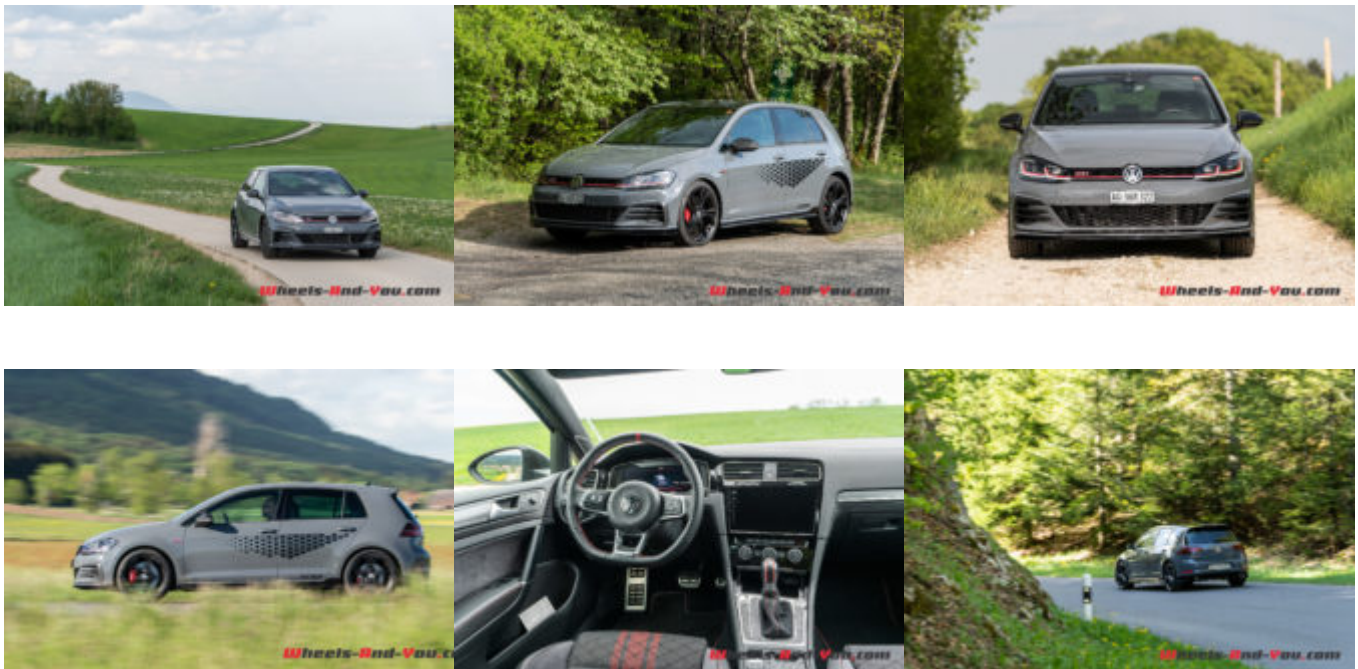
immanquablement du sous-virage, ce qui me laisse penser que son action est limitée même si je le sens bien travailler. Or, comme l'arrière est littéralement rivé par terre, cela même en rentrant franchement sur les freins, ça n'aide pas. Et pas moyen de faire du pied gauche pour inverser la tendance, la moindre pression sur la pédale de frein coupant l'accélérateur. Dès lors, la voiture paraît lourde, un peu pataude sur ses roues, tout sauf joueuse. Je reste clairement sur ma faim en termes de sensations et de plaisir de conduite, ce d'autant que la direction remonte peu d'informations sur l'adhérence du train avant.



Verdict

Vous l'aurez compris, je ne suis pas emballé par cette Golf GTI TCR, loin s'en faut. Arborer le sigle du Touring Racing Car et proposer certes une bonne routière mais peu sportive et assez inconfortable en utilisation quotidienne me semble incohérent. J'en viens à me demander comment on peut développer une compacte de près de 300 ch proposant si peu de fun !

Mais c'est sans compter sur l'aura du sigle GTI qui, malgré des versions de toujours austères et moins amusantes que leurs concurrentes, assurera certainement à VW de bonnes ventes de cette TCR. La GTI se vend depuis longtemps sur l'image dont elle bénéficie auprès d'une clientèle fidèle et non par ses qualités intrinsèques en comparaison directe à la concurrence. Je ne dis pas qu'il s'agit d'une mauvaise voiture, au contraire. Elle est saine et donne un sentiment de sécurité. Mais qu'est-ce qu'elle est ennuyeuse à rouler comparée à une Renault Megane RS ou une Ford Focus ST dans sa dernière version, aussi amusantes et sportives qu'efficaces, l'une comme l'autre...



Prix et options - Volkswagen Golf VII GTI TCR

Prix de base : CHF 45'950.-

Couleur Pure Grey/Noir : CHF 640.-

Keyless Access sans Safelock : CHF 450.-

Rétroviseurs externe opt. carbone : CHF 570.-

Pack d'assistance "Plus" LED : CHF 830.-

Normal finish : CHF 100.-

Pack "Reifnitz" : CHF 2650.-

Décoration latérale “nid d’abeilles” : CHF 640.-

Système audio Dynaudio Excite : CHF 830.-

Finition Swissline : CHF 4810.-

VW Garantie+ (4 ans/100'000 km) : CHF 810.-

Prime VW : CHF -750.-

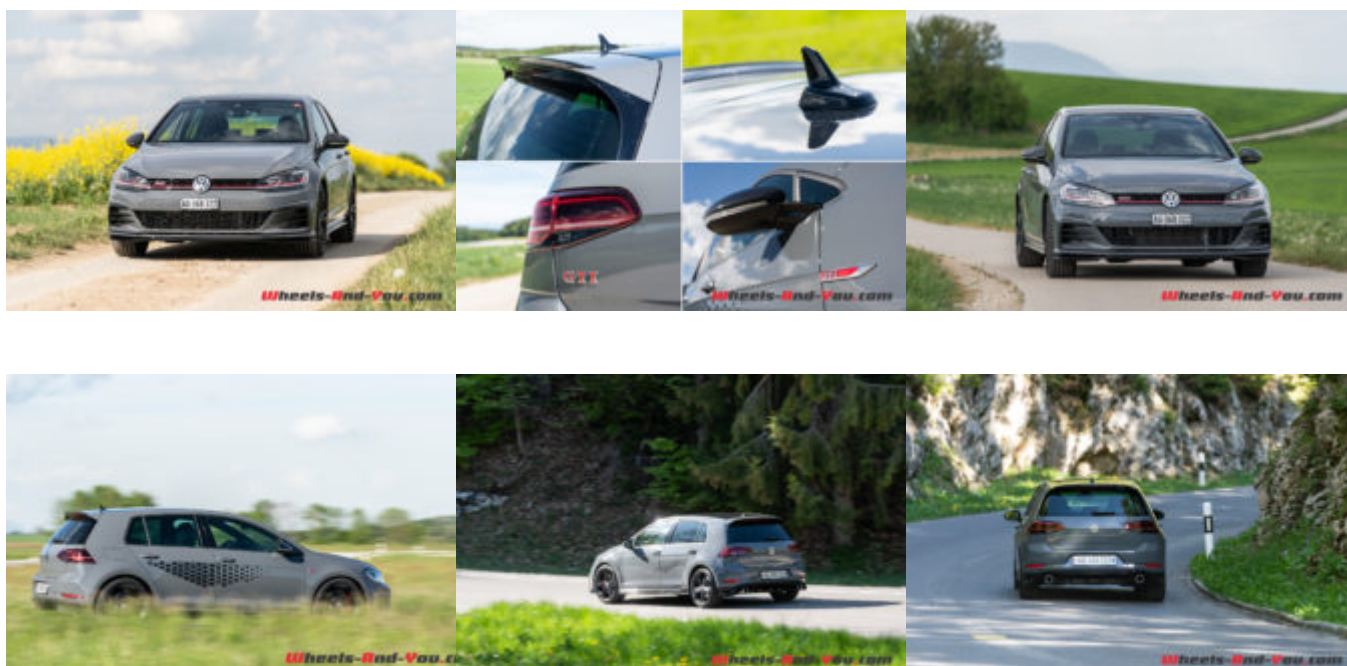
Avantage Swissline : CHF -3930.-

Prix TOTAL : CHF 53'600.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Golf VII GTI TCR, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

Essai - Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Essai - Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Essai - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine...

Essai - Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai - Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai - Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai - Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai - Volkswagen Golf R : L'R de rien...

Essai - VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai - VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai - VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Choupette !

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

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

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

Avant-première - Volkswagen ID.4

Présentation - Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation - Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté - Volkswagen Golf 8

Nouveauté - Volkswagen ID.3

Nouveauté - Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation - Volkswagen ID.3

Présentation - Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté - Volkswagen Passat

Présentation - Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté - Volkswagen T-Cross

Présentation - Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Avant-première - Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première - Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen T-Roc

Nouveauté - Volkswagen Polo MY2017

Présentation - Volkswagen up! GTI Concept

Présentation - Volkswagen I.D. Crozz

Présentation - Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté - Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première - Volkswagen I.D. Concept

Présentation - Volkswagen Golf R360S

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation - Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté - VW up!

Nouveauté - Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté - Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté - Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté - Volkswagen Sharan

Nouveauté - VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première - Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté - Volkswagen Touran

Nouveauté - Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté - Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen Passat GTE

Nouveauté – Volkswagen Passat

Nouveauté – Volkswagen Touareg

Présentation – Volkswagen Golf R 400

Nouveauté – Volkswagen Golf GTE

Nouveauté – Volkswagen Scirocco

Nouveauté – Volkswagen Polo

Présentation – VW twin up!

Présentation – VW Golf Sportsvan

Nouveauté – VW e-Golf et e-up!

Nouveauté – Volkswagen Golf VII R

Nouveauté – VW Polo R WRC

Nouveauté – VW Taigun

Nouveauté – VW Beetle Cabriolet

Nouveauté – VW Golf VII

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

