Essai – VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

210 CV et cheveux aux vents pour quatre ou cinq passagers. Voici dans nos mains la VW Golf GTI dans sa mouture cabriolet pour un essai complet.

- 4 cylindres turbo, 1’984 cm^3
- 210 CV à 5’300 t/min
- 280 Nm de 1’700 à 5’200 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 237 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1’555 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’266 x 1’782 x 1’405
- Conso. mesurée : 9.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 177 g/km (F)
- dès CHF 40’400.-, modèle essayé: CHF 44’570.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Alors que la Golf 7 commence peu à peu à prendre ses marques sur nos routes, il en est une, au sein de la gamme du constructeur de Wolfsburg, qui semble jouer les prolongations. La Golf Cabriolet conserve le style de la Golf 6 en attendant sa

remplaçante sur la nouvelle plateforme.

Mais l'intérêt principal de cet essai réside dans le fait que la Golf Cabriolet n'avait jusqu'ici jamais arboré les trois lettres mythiques « GTI ». Alors ? Que vaut-elle ?

A l'extérieur

Avouons-le sans ambages, la recette a été appliqué à la teutonne, sans fioritures aucune et dans une discrétion presque déconcertante malgré cette robe rouge. Notre destrier n'a-t-il plus rien à prouver ? On pourrait se poser la question. Prenez une Golf GTI, enlevez-lui le haut et vous avez la version cab. On y retrouve donc les pare-chocs spécifiques à ce modèle, les larges entrées d'air qui surplombe la calandre en nid d'abeilles, elle-même sur- et soulignée par deux liserets rouges. A l'arrière, seule la double sortie d'échappements encandrant le diffuseur diffère du reste de la gamme. Allez, pour la bonne forme, citons encore les quelques logos « GTI », les jantes « Detroit » au dessin mastoc, ou encore le jonc chromé qui entoure l'habitacle au niveau de la ceinture de caisse et apporte une touche sophistiquée à défaut d'être sportive. Au niveau du toit, la capote exécute sa manœuvre en environ 10 secondes et ce jusqu'à 30 km/h. Impossible d'être surpris par un grain inopiné.

D'un point de vue général, je rejoins l'avis de mon collègue qui avait testé la Golf Cab « tout court » à l'hiver 2011 : une ligne simple et pure, élégante, qui aura su oublier ce fameux arceau qui, s'il était la marque de fabrique des cabriolets Golf à travers les âges et demeurait un élément primordial de sécurité, faisait ressembler l'auto à un panier. Les progrès techniques réalisés ont, pour une fois, du bon en termes stylistiques, du moins sur ce point.

A l'intérieur

Les intérieurs VW brillent que très – trop – rarement par leur gaieté. Et il en est de même sur cette Golf GTI Cabriolet, pourtant à vocation sportive voire plaisir. La seule prise de risque est caractérisée par le choix de la sellerie tissu à carreaux « Jacky », spécifique à la GTI (berline comme cabriolet), rappelant celle qui équipait la Golf 1 GTI en 1979, ou encore les surpiqûres rouges courant sur

les sièges, le volant et le levier de vitesses.

Aussi triste soit-il, cet intérieur fait en revanche un sans-faute en termes de choix et qualité des matériaux, de même que dans l'assemblage et la finition. Groupe VW oblige ! Reste à voir son endurance dans le temps avec une exposition directe aux rayons UV capote ouverte. Dans cette version GTI, l'équipement est plutôt bien fourni, mais quelques mesquineries subsistent comme le régulateur de vitesse, les rétroviseurs électriques ou le coupe-vent optionnels, incongru sur un cabriolet !

Les places arrière se veulent habitables avec une assise bien creusée qui permet aux grands gabarits de prendre place sans trop se contorsionner. A l'avant par contre l'espace règne en maître et les multiples réglages disponibles sur les sièges permettent de trouver une position de conduite confortable facilement. Je regrette cependant une assise relativement haute qui, si elle avantage la vision périphérique, est handicapante en conduite dynamique.

Le coffre affiche une contenance de 250 litres, un volume dans la bonne moyenne, mais diablement difficile d'accès ! Les cabas des courses devront être d'abord couchés pour passer le seuil de chargement avant d'être mis en position debout. Oubliez les grosses valises ou les objets encombrants ! Reste que les dossiers de la banquette arrière peuvent se rabattre, dégageant ainsi un peu plus de volume utile entre les imposants mécanismes des arceaux escamotables.

Sous le capot

Pas de surprise non plus sous le capot où le 2.0 litres TSI (turbo et injection directe) de la berline est reconduit. Développant 210 CV à 5'300 t/min et 280 Nm de couple disponible entre 1'700 et 5'200 t/min, il se montre très volontaire mais peine à emmener les près de 1'600 kg de notre auto à bas régimes.

Notre modèle d'essai disposait d'une transmission manuelle à 6 rapports précise dans son maniement mais avec des rapports un peu longs pour une conduite sportive. En option, il est forcément possible d'opter pour la boîte à double-embrayage DSG pour plus de confort et ses palettes au volant pour le sport.

Côté performances, l'ensemble promet 237 km/h en vitesse de pointe et 7.3

secondes pour le 0-100 km/h. La consommation tout au long de notre essai se monte à 9.9 litres/100 km contre une moyenne constructeur à 7.6 litres/100 km. Il est vrai que je ne me suis pas privé d'adopter une conduite en adéquation avec le badge GTI…

Au volant

La première chose qui frappe est la rigidité à toute épreuve de l'auto. Il est vrai que les renforts ne manquent pas, dissimulés un peu partout autour de la caisse. Ce qui explique aussi l'embonpoint de plus de 150 kg pris par le cabriolet comparativement à la berline.

Ce paramètre assimilé, l'auto se montre particulièrement homogène, va vite et plutôt bien, souffrant cependant de son poids dans les enchaînements, forcément. Ca « bourre » du nez même si côté châssis, notre Golf cabriolet était équipée du différentiel électronique « XDS », agissant sur les freins afin de limiter les effets de couple intempestifs et gagner en précision dans la direction. Malheureusement, les arsouilles dans les contreforts du Jura ont eu raison des freins avec un fading particulièrement prononcé et en corollaire une action dégradée du « XDS ». En conduite normale, même si les disques semblent perdus derrière les imposantes jantes 18'', leur mordant met en confiance, de même que leur progressivité. Il aurait peut-être été judicieux de revoir le diamètre des disques, s'agissant d'une version sportive, afin d'optimiser la résistance de l'ensemble à la chaleur.

Enfin, dernier petit raffinement pour les liaisons au sol, la régulation adaptative du châssis « DCC ». Son action sur l'amortissement est perceptible entre les modes « Normal » et « Confort », par contre entre « Normal » et « Sport » la différence est bien moindre, ne jugulant quasi en rien le roulis, comme vous pouvez le constater sur nos images. Le « DCC » agit également sur la dureté de la direction, mais avec une bienveillance bien trop polie pour être honnête… D'ailleurs, s'agissant de la direction, celle-ci se montre assez précise, aidée par un volant à l'ergonomie particulièrement soignée. J'aurais cependant apprécié une transmission des informations un peu plus prononcée.

Le niveau sonore une fois capoté est de très bon niveau, assurant un confort de premier ordre pour les passagers qui pourront aisément tenir une conversation

sans hurler, même sur autoroute, où la maîtrise des bruits aérodynamiques est exemplaire.

Verdict

En optant pour le label « GTI », la Golf Cabriolet se dote plus d'un niveau de finition et d'équipement supplémentaire, allié à une esthétique suggestive mais sobre. En termes dynamiques elle s'acquitte de sa tâche avec sérieux et célérité malgré les quelques désavantages liés à sa carrosserie. Sans plus, mais elle n'a pas non plus à rougir de honte face à ses concurrentes.

En définitive une auto sympa, bien construite et suffisamment habitable pour une utilisation quotidienne. Par contre, pour ce qui est du rouge de la passion, il faudra passer votre chemin. Dommage.

Prix et options – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Prix de base : CHF 40'400.-

Light Assist (éclairage adaptatif) : CHF 200.-

Affichage multifonctions premium : CHF 250.-

Régulation adaptative du châssis « DCC » : CHF 1'320.-

Pack rétroviseurs réglables, rabattables et dégivrants électriquement : CHF 210.-

Système Radio Navi RNS 510 : CHF 2'520.-

Park Assist avec Parkpilot : CHF 900.-

Coupe-vent : CHF 430.-

Stabilisateur de vitesse : CHF 570.-

Caméra de recul : CHF 300.-

Tiroirs sous les sièges avant : CHF 70.-

Préparation pour téléphone portable : CHF 380.-

Roues alu « Detroit » 18'' : CHF 780.-

Pack hiver : CHF 380.-

Prises multimedia iPod : CHF 270.-

VW Garantie+ 3 ans/100'000 km : CHF 590.-

./. Eurobonus : – CHF 5'000.-

Prix TOTAL : CHF 44'570.-

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette VW Golf GTI Cabriolet.

A lire aussi

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

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

Essai – Volkswagen 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

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

GTI
AG·180 662

GTI
AG·180 662

GTI
W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
GTI
W.A.Y.

W.A.Y.

TSI
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·180662
W.A.Y.

AG·180662
W.A.Y.

SAPEURS POMPIERS
SAPEURS POMPIERS
FEU
W.A.Y.

21.0
21.0
OFF
AUTO
SYNC
MAX A/C
A/C
PASSENGER AIR BAG

RADIO
MEDIA
PHONE
TONE
Boussole
MAP
NAV
TRAFFIC
SETUP
Navigation
18:55
Extras
15 km

W.A.Y.

W.A.Y.

AG 180662
W.A.Y.

GTI
AG 180 662
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·180662
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·180 662
W.A.Y.

GTI
AG·180 662
W.A.Y.

GTI
AG·180 662