Essai – Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Volkswagen nous fait un « revival » un peu particulier, car sans rééditer un modèle mythique, ils rendent hommage à la première Golf GTI au travers de ce petit bolide, la up! GTI. J'en vois qui sourient déjà, mais attendez de découvrir la micro-puce de Wolfsburg pour juger, car vous pourriez bien être surpris.

- 3 cylindres, essence, turbo, 999 cm^3
- 115 ch
- 200 Nm de 2'000 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 196 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 1'070 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'600 x 1'645 x 1'478
- Conso. mesurée : 6.02 l/100 km
- Emissions CO_2 : 110 g/km (E)
- dès CHF 19'650.-, mod. essayé: CHF 22'010.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Certes, la Golf GTI est toujours proposée au catalogue de la marque, mais avec les

années, elle a pris de l'embonpoint. Bien entendu, elle compense avec un moteur plus puissant, mais cela ne suffit pas pour conserver l'esprit de son aïeule. Pour ma part, n'étant déjà pas grand adepte de la marque, c'est clairement une auto qui ne m'attire pas du tout.

A l'inverse, la up! GTI m'intrigue avec des dimensions contenues, quasiment les mêmes que la Golf GTI phase 1, et une mécanique tout aussi menue. Cette dernière propose quand même 115 ch, soit presque comme la Golf GTI de 1975 (110 ch). Il n'en fallait pas plus pour que je me porte volontaire pour cet essai et sans que cela dérange vraiment mes collègues.

A l'extérieur

Difficile de craquer pour son physique cubique, mais elle a le mérite d'arborer une identité plutôt singulière. Habillée de rouge, en tout cas elle fait tourner les têtes, même si a priori ce n'est pas pour ce qu'elle est vraiment. Elle fait plutôt office de vilain petit canard dans le paysage automobile et, sans la connaître, les gens la montrent du doigt.

De plus, à cause de la monte hivernale, notre voiture d'essai dispose de jantes pas vraiment séduisantes et clairement moins aguicheuses que les 17 pouces qui équipent d'origine les up! GTI. Allez, avouons-le, même sans cette tare, on ne peut pas dire que la petite allemande mise tout sur son physique. Qu'importe, je ne m'arrête pas à ça.

Toutefois, grâce à quelques petits détails, comme le bouclier avant et le spoiler de coffre, on la distingue d'un modèle normal. Si elle est disponible en 3 et 5 portes, j'ai hérité de la version la plus pratique, ce n'est pas non plus une caractéristique qui va en sa faveur. Je rajoute les badges GTI, un liséré rouge, peu visible sur notre voiture, quelques éléments en noir brillant, et l'affaire est dans le sac, la micro-allemande se veut un brin sportive. Elle est aussi et surtout 15mm plus basse que la version de base et s'affirme avec des voies élargies de 8mm.

A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, mon regard est attiré par l'habillage des sièges.

Il s'agit bien du fameux tissu à carreau « clark » repris de son ancêtre. Trop « Old School » vous trouvez ? Sur le papier, un peu je l'admets, mais en vrai, j'aime beaucoup ! Deuxième bonne surprise, la présentation du tableau de bord se veut moins austère qu'habituellement dans les produits du groupe VW. Croyez-moi, venant de ma part, c'est un sacré compliment. En fait l'élément principal dispose d'un plaquage noir-rouge qui offre de la gaîté à l'habitacle. Je note aussi le volant sport multifonctions et un pommeau de vitesse qui n'est pas une balle de golf, normal, ce n'est pas une Golf.

Pas de miracle, vu le segment, on retrouve des plastiques durs peu gracieux, mais mis en relation au prix et à la catégorie, c'est acceptable. L'équipement est lui aussi plutôt complet et même si son écran est tout petit, il y a une caméra de recul. Pour le GPS, c'est une autre affaire. Il faut connecter son smartphone, le placer dans un support dédié (pas très élégant mais parfaitement fonctionnel) et interagir au moyen d'une application spécifique. Là encore, pas vraiment à la pointe de la technologie, mais ça fait le job et, pour arriver à bon port, ça suffit.

Les sièges offrent un bon agrément et l'habitabilité est à la hauteur de la taille de la voiture, à savoir limitée. J'arrive quand même placer mon 1m80 aux commandes sans souffrir d'un manque de confort. Pour les longs trajets, et surtout les vacances, faudra vous limiter à partir à deux car avec la banquette arrière non rabattue, le coffre dispose d'un volume de 251 litres seulement.

Sous le capot

Pour animer cette up! GTI, le constructeur allemand lui a greffé un trois cylindres 1.0 TSI. Ce dernier propose une puissance de 115 ch pour un couple de 200 Nm disponible entre 2’000 et 3’500 t/min. Rien de transcendant, mais vu que la petite pèse à peine plus d’une tonne, ça suffit à procurer des bonnes sensations. Enfin, je m’emballe un peu, ce n’est pas phénoménal, mais y a de quoi bien rigoler à son volant, attendez que je vous raconte.

La transmission se fait via une boite manuelle à 6 rapports à l’étagement correct. Un retour aux sources fort agréable, mais c’est sûr que pour charmer la clientèle potentielle, elle aurait dû disposer d’une DSG. Je pense toutefois que cela aurait été une grande erreur car ça aurait amené du poids supplémentaire et potentiellement ça aurait sûrement brimé le tempérament fougueux de la mécanique.

Selon la fiche technique, la consommation mixte promet 4.8 l/100km. Pour ma part, en n’hésitant pas à cravacher l’auto, je mesure une moyenne de 6.02 l/100km. Cela reste raisonnable à mes yeux, c’est quand même une GTI et elle sait me procurer du plaisir.

Au volant

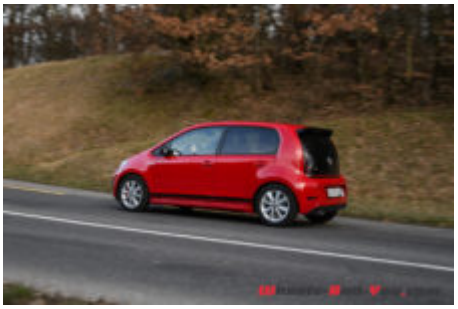
Ce qui frappe rapidement après quelques kilomètres de conduite, c'est l'authenticité de cette up! GTI. En effet, les commandes se ressentent parfaitement, tout est bien réel et non pas aseptisé par l'électronique qui envahit aujourd'hui nos voitures. Le feeling de direction est plutôt précis et, en braquant, je sais parfaitement l'angle que ça donne sur les roues. Tout cela peut vous paraître absurde, mais quand on aime conduire, ce qui est mon cas, c'est véritablement frustrant de ne pas éprouver cela.

En ville, notre up! GTI se faufile partout et, grâce à son moteur réactif, j'ai vite tendance à adopter une conduite relativement triviale, voire anarchiste. C'est qu'elle aime ça la petite, un coup de gaz, un coup de volant, encore un coup de gaz, un dernier coup de volant et me voilà en meilleure position dans le trafic de la jungle urbaine. Je l'admets, pas très respectueux comme style, mais assez efficace pour se mouvoir un tantinet plus rapidement que bon nombre d'usagers qui se laissent bercer au gré de la circulation. En plus, la sonorité du 3 cylindres, certes améliorée au travers des haut-parleurs, incite encore un peu plus à appuyer sur le champignon.

Une fois sur autoroute, je ressens immédiatement que ce n'est pas son terrain de jeu. La voiture est sensible au vent latéral et l'isolation phonique n'est pas optimum. Néanmoins, cela ne m'empêche pas de faire un aller-retour entre le bout du lac et la capitale sans souffrir de quoi que ce soit. Même l'autonomie est plutôt intéressante pour le segment puisque je dépasse allégrement les 500 km

avec un plein.

Lorsque j'attaque les petites routes de campagne, je ne peux que valider les bonnes performances de la mécanique. Vigoureux et volontaire, le moulin sait animer correctement l'auto. Le bon ressenti des commandes se confirme et j'avale les virages de plus en plus rapidement. En fait, à l'instar d'un kart, ce n'est quasiment pas nécessaire de freiner et finalement les courbes défilent sans sourciller. Bien sûr, une supercar fera mieux, mais là j'ai le sourire car les sensations sont au rendez-vous sans que je risque de perdre mon permis. En fait, cette VW up! GTI me fait penser, pour ceux qui connaissent, à une Fiat Panda 100HP ou à une Twingo R.S. mais à ne pas confondre avec la dernière Twingo GT qui justement n'a pas ce tempérament. Là aussi, j'en vois qui rigolent en me prenant pour un fou. Pas de soucis, j'assume. Allez l'essayer et on en reparlera.



Verdict

Difficilement conquis par une Volkswagen, j'avoue que cette up! GTI a su me charmer. Bouillante par sa mécanique, maniable du fait de sa taille, elle en devient attachante. Il aurait fallu la tester avec des roues été, mais j'imagine que ça ne peut être que mieux. Hasard du planning, en la ramenant, je récupère pour un collègue la nouvelle Polo GTI. Je peux déjà vous dire que les émotions ne m'atteignent pas de la même manière, mais ce n'est que ma perception. Rendez-vous dans quelques semaines pour nos impressions complètes.

Pour revenir à cette up! GTI, elle a aussi l'avantage d'être proposée à un tarif plutôt correct. Cela débute à CHF 19'650.- et notre modèle d'essai s'affiche lui à un tout petit peu plus que CHF 22'000.-. Elle se situe donc au niveau d'une Renault Twingo GT, mais en distillant bien plus de plaisir à son volant. Pour avoir un joujou de même taille proposant autant de fun, il faudra aller voir du côté de chez Abarth et là, clairement, l'addition sera plus salée. Pour une fois que l'allemande n'est pas la plus chère, c'est vraiment surprenant.

<u>Prix et options – Volkswagen up! GTI</u>

Prix de base : CHF 19’650.-

Pack Connectivity : CHF 850.-
(Radio « composition phone », Smartphone intégration « maps + more docks », Caméra de recul « Rear View », Drive Pack (Régulateur de vitesse, ParkPilot arrière))

Cool & Sound « Plus » : CHF 810.-
(Système audio « beats », Climatisation « Climatronic »)

4 portes : CHF 610.-

Sièges AV réglables en hauteur : CHF 90.-

<u>Prix TOTAL : CHF 22’010.-</u>

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen up! GTI, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

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