

# LA VW GOLF GTI 1800

Elle reste la meilleure



**N**ous écrivions, voici un an, que le succès de la Golf GTI en France a dépassé les prévisions les plus optimistes. C'était à l'occasion d'un essai comparatif avec la Renault 5 Alpine Turbo. Cette dernière, par la grâce du souffle magique de la petite turbine, parvenait à prendre un petit avantage sur la coriace GTI en performances pures. Nous avons, ensuite, essayé la Fiat Ritmo Abarth qui, elle aussi, s'est avérée un peu plus rapide que la GTI.

A force de se creuser les méninges, de rajouter des turbos, des injections, des centimètres cubes, la concurrence parvenait donc, enfin, à inquiéter *la sportive* du marché. Mais la Golf GTI est-elle vraiment inquiétée ?

Franchement, nous ne le pensons pas. Par rapport à ses rivales les plus dangereuses sur le terrain des performances, la Golf GTI conservait jusqu'alors une nette supériorité en agrément de conduite. Direction douce et

précise, excellente commande de boîte, moteur alerte et souple, grande maniabilité, etc. On ne peut en dire autant au sujet d'une R5 Alpine ou d'une Fiat Ritmo Abarth...

La GTI, donc, demeurait la petite sportive élégante, sobre, efficace et difficile à concurrencer. Les résultats commerciaux se passent d'ailleurs de commentaires : 1979 : 8500 GTI vendues en France ; 1980 : 11800 et 1981 : 15900 !! Cela représente 25% des ventes de Golf essence, lesquelles arrivent en 9<sup>e</sup> position au hit-parade des ventes sur le marché français !

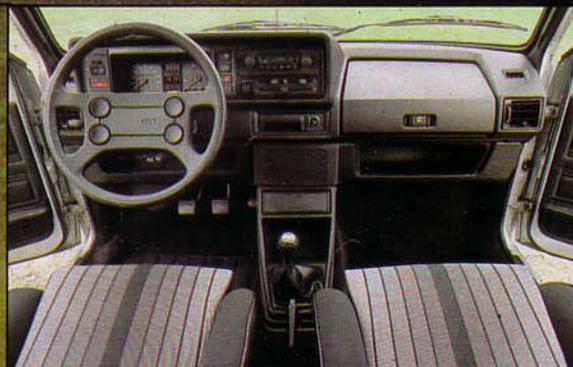
Mais chez Volkswagen, il n'est pas question de s'endormir sur ses lauriers. La nouvelle Golf GTI gagne en puissance, en confort et en sobriété. La principale nouveauté concerne, bien sûr, le moteur qui passe de 1588 à 1781 cm<sup>3</sup>, grâce à une petite augmentation de l'alésage et à un allongement plus sensible de la course. Le gain en puissance maximale est faible

avec 112 ch DIN au lieu de 110, mais le couple passe de 14,0 mkg (à 5000 tr/mn) à 15,3 mkg à 3500 tours seulement. Nous sommes donc en présence d'un moteur nettement plus puissant à bas régime. C'était évidemment le but de l'opération. Ce nouveau moteur permet un allongement raisonnable de la transmission, favorable à l'économie de carburant, au silence et à la fiabilité ; sans inconvénient pour les performances, comme nous allons le voir. Ainsi, la vitesse pour 1000 tr/mn passe de 29,1 à 32,1 km/h en 5<sup>e</sup>.

**La Golf GTI se veut, de plus en plus, discrète et efficace.** Si certaines de ses concurrentes ont besoin de spoilers, becquets et autres prises d'air pour extérioriser leur agressivité et attirer l'attention sur elles, la Golf GTI est au-dessus de cela. Elle en est à offrir 4 portes — ou plus exactement 5 si l'on compte le hayon — Son équipement

se perfectionne, sa suspension devient plus confortable. Bref, elle sait être sportive, mais elle a aussi d'autres ambitions !

En gris métallisé, avec ses 4 portes et ses roues de série chaussées de pneus normaux (175/70 HR 13), notre GTI d'essai n'avait, en effet, pas du tout l'air d'un monstre. A l'intérieur, nous avons apprécié la qualité de fabrication propre aux voitures allemandes en général. Et nous avons été particulièrement séduits par le mini-ordinateur de bord. Entre le compteur et le compte-tours, en bas, une montre à affichage digital. A droite de la colonne de direction, au bout de la commande d'essuie-glace AV/AR : un bouton. En appuyant sur ce bouton, l'heure fait place à la consommation moyenne (la consommation instantanée étant indiquée plus haut par une aiguille), la vitesse moyenne depuis le départ, le temps écoulé, la température d'huile et la température extérieure. C'est discret et efficace.



Pour le reste, on peut regretter l'aspect massif du volant ou l'ambiance un peu sombre de l'habitacle. Mais la qualité est là.

**Confort en progrès, au détriment du comportement routier. Consommation plus que raisonnable et performances améliorées.** Comme cela arrive souvent, la GTI a pris un peu d'embonpoint en vieillissant. Notre version 5 portes accuse en effet 875 kg (réservoir vide) sur la bascule de Monthéry. Les amortisseurs ont, par ailleurs, reçu un tarage plus souple. Résultat : la GTI a maintenant une suspension très acceptable du point de vue confort... mais son comportement routier est moins précis qu'auparavant. On note davantage de roulis et elle se balance sur les mauvaises routes, presque comme une américaine ! Pourtant, en conduite très sportive, à Monthéry par exemple (sur le routier), elle

conserve une efficacité diabolique grâce à un train avant remarquable. La précision de guidage demeure en effet parfaite, la direction reste légère et la motricité toujours aussi surprenante ! L'évolution peut donc être considérée comme positive. D'autant plus que les acharnés de la conduite sportive peuvent toujours opter pour des amortisseurs plus fermes.

Le moteur monte moins allègrement en régime que l'ancien 1600, mais sa souplesse est devenue extraordinaire.

Nous avons obtenu les meilleures performances en ne « tirant » que 5500 tr/mn sur les intermédiaires alors que la zone rouge du compte-tours ne commence qu'à 6250 tr/mn. La vitesse de pointe atteint maintenant 185 km/h à 5700 tr/mn seulement (puissance maxi à 5800 tr/mn). Le 1000 m D.A. se fait en 31,1 s. Les reprises sont beaucoup plus vigoureuses et, finalement, le circuit routier est avalé en 4'18''0 à 125,5 km/h de moyenne. La

GTI remet tout le monde d'accord, y compris la BMW 323i !!

Côté consommation, les progrès sont également convaincants. Sur Paris-Dijon, par l'autoroute, à 130/140 km/h en croisière et par fort vent de 3/4 face, nous avons consommé 10,5 l/100. En roulant à 180 km/h en vitesse de croisière, il faut compter 14,5 l/100. En ville, enfin, la GTI se contente de 8 à 9 l/100.

Alors, quels sont les défauts de cette GTI ? Il y en a deux qui sautent aux yeux. Le prix d'abord : 64 050 F pour la version 4 portes, ce n'est pas donné ! Le freinage ensuite. La pédale est molle et on se demande toujours s'il sera possible de s'arrêter à temps. Ce défaut — qui dure depuis l'apparition de la GTI — est aussi surprenant que difficile à pardonner à un constructeur pourtant pointilleux sur la qualité de ses voitures.

J.-P. M.

**PRIX :**  
2 portes : 61 900 F ; 4 portes : 64 050 F

## TECHNIQUE

- **Moteur :** AV 4 cyl. transv. ; 1781 cm<sup>3</sup> (81 × 86,4 mm) ; 9 CV fisc. ; 112 ch DIN à 5800 tr/mn ; couple maxi : 15,3 mkg à 3500 tr/mn ; arbre à cames en tête (courroie) ; injection Bosch K-Jetronic.
- **Transmission :** Roues AV motrices ; boîte 5 vitesses ; vit. pour 1000 tr/mn en 4<sup>e</sup> : 25,9 km/h ; en 5<sup>e</sup> : 32,1 km/h.
- **Suspension :** AV : roues indép. Mac Pherson ; AR : essieu déformable ; ressorts hélic., amortiss. télescop. et barres anti-roulis AV et AR
- **Freins :** Disques à l'AV et tambours à l'AR avec répartiteur et servo.
- **Direction :** Crémaillère ; 3,75 tours de volant ; diam. de braquage : 10,50 m.
- **Pneumatiques :** 175/70 HR 13 sur jantes de 5 1/2 J 13.
- **Dimensions et capacités :** Longueur : 381,5 cm ; largeur : 163 cm ; hauteur : 139,5 cm ; empattement : 240 cm ; voies AV/AR : 140,4/137,2 cm ; poids à vide : 860 kg (2 p.) ou 885 kg (4 p.) ; réservoir : 45 l.
- **Habitabilité :** Largeur aux coudes AV/AR : 132,5/131 cm ; garde sur sièges AV/AR : 95/85 cm ; espace jambes à l'AR : 21 cm ; distance dos-sièges AV-AR : 70 cm.
- **Coffre :** Largeur : 95/89 cm ; profondeur : 65/100 cm ; hauteur : 43/85 cm ; volume (A.A.T.) : 265/756 dm<sup>3</sup>.

## PERFORMANCES

	1800 « 83 »	1600 « 82 »
● <b>Vitesse maxi</b>	185,072	180,826
Vitesse lue	197	190
Régime	5700	6400
● <b>Accélération</b>		
400 m D.A.	16,7	16,8
1000 m D.A.	31,1	31,4
0 à 60 km/h	4,8	4,1
0 à 80 km/h	6,8	6,4
0 à 100 km/h	9,4	9,5
0 à 120 km/h	12,9	13,3
0 à 140 km/h	18,8	19,2
0 à 160 km/h	31,4	31,8
● <b>Reprises</b>		
40 à 100 km/h en 4 <sup>e</sup>	11,0	13,5
40 à 100 km/h en 5 <sup>e</sup>	15,2	17,1
80 à 120 km/h en 3 <sup>e</sup>	5,8	6,9
80 à 120 km/h en 4 <sup>e</sup>	7,1	10,0
80 à 120 km/h en 5 <sup>e</sup>	9,5	11,9
● <b>Boîte de vitesses</b>		
Régime maxi	6250	6500
Vitesse maxi en 1 <sup>re</sup>	54	52
en 2 <sup>e</sup>	90	85
en 3 <sup>e</sup>	133	123
en 4 <sup>e</sup>	166	158
● <b>Circ. Monthéry (9 km)</b>		
Meilleur tour	4'18''0	4'22''0
Moyenne	125,581	123,664
● <b>Consommation (l/100)</b>		
Route moy. 75 km/h	6,64	7,80
Autoroute 120 km/h stabil.	8,08	9,38
Mesure officielle à 90	5,90	7,00
à 120	7,70	9,10
Ville	10,60	10,30
● <b>Niveau sonore (dB/A)</b>		
Au ralenti	—	60
A 60 km/h	—	71
A 60 sur pavés	—	84
A 90 km/h	—	74
A 110 km/h	—	79
A 130 km/h	—	82
A 160 km/h	—	—