

nouveautés

LA NOUV

Une évolution timide pour



Celle qui avait presque fait oublier la Coccinelle ; celle qui avait tiré les dirigeants de Wolfsburg de leurs cauchemars, les y a replongés voici cinq ans, lorsqu'ils ont dû songer à sa succession. Remplacer la coqueluche des hits parades de nombreux pays, une star construite à six millions d'exemplaires en neuf ans et qui représente à elle seule 40 % de la production d'une marque, n'est pas chose aisée.

Faut-il tenter de la faire oublier à son tour et risquer ainsi de se « louper » ou, au contraire, ne réaliser qu'une évolution ? Comme chez BMW pour les Séries 5 puis 3, Volkswagen a retenu la deuxième solution. La plus sage : à la Golf succéderait la Golf.

Cela se confirme au premier coup d'œil et même au second. Seul l'arrière soulève la question. De loin, il rappelle celui de la Lancia Delta. Plus volumineuse, la Golf II se rapproche par ses dimensions des Opel Kadett, Fiat Ritmo ou Renault 11. Afin de gagner en habitabilité, elle a pris un fort embonpoint : 5 cm en largeur mais, surtout, 17 cm en longueur. Il était, en effet, reproché au

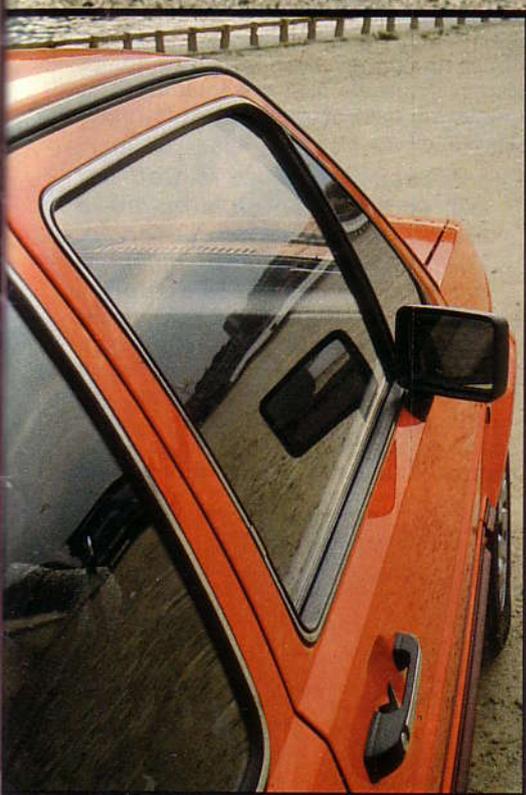
modèle originel, et original, de ne pas offrir assez d'espace aux passagers arrière. Désormais, ils sont mieux logés ; ceux de devant aussi d'ailleurs. Outre la garde au toit, la largeur aux coudes est supérieure, grâce aux cinq centimètres mentionnés plus haut mais encore à l'aménagement des panneaux latéraux. Le coffre a particulièrement profité de la cure avec, pour résultat, un volume



Aérodynamique oblige, les gouttières sont masquées et

ELLE GOLF

une succession difficile



les vitres plus affleurantes.

supplémentaire appréciable : + 30 % environ. La banquette arrière se rabat, bien sûr, mais en deux parties inégales (en série ou en option selon les modèles). Ceci offre de multiples possibilités de chargement. Toutefois, on peut déplorer que le coffre soit, d'une part, privé de la place réservée aux combinés ressort-amortisseur et, d'autre part, que le seuil soit à peine moins haut que sur l'ancienne. C'est d'autant plus regrettable que, si la Renault 11 se présente dans une configuration proche, la Peugeot 205, elle, a résolu l'équation de belle manière.

Sous le coffre, et non plus sous la banquette, est logé le réservoir en matière plastique. Sa forme apparaît particulièrement tarabiscotée, épousant le moindre recoin. Sa contenance passe ainsi de 40 à 55 litres, d'où une autonomie intéressante en perspective.

Si la nouvelle Golf a pris des centimètres, elle accuse aussi des kilos supplémentaires : 60 en considérant la GTI. Cela peut paraître beaucoup et la contenance accrue du réservoir ne porte qu'une petite part de responsabilité. Toutefois, la Golf reste plus légère que les Lancia Delta et Opel Kadett, plus anciennes il est vrai, ou même que les récentes Ritmo II et Austin Maestro, mais elle ne fait pas mieux que la Renault 11.

L'ancienne Golf fut une référence dans plusieurs domaines mais pas celui de l'aérodynamique, tant s'en faut. La nouvelle fait un bond important.

Un gros effort a été effectué pour amener la Golf dans le peloton de tête des petites voitures aérodynamiques. De 0,42, le Cx du modèle de base descend à 0,34. Ceci



sanctionne le sérieux travail réalisé sur la face avant, les montants de pare-brise, les vitres plus affleurantes et autres gouttières ; jusqu'aux déflecteurs en tôle disposés sous le plancher, en avant de l'essieu arrière. La Peugeot 205 et la Renault 11 sont dépassées (0,35), ainsi que la Maestro, même dans sa version MG (0,36), mais la Fiat Uno et la Corsa SR ne sont que rejointes. Evolution notable mais timide donc, surtout en regard de ce qui se fait chez Audi.

Au contraire, le remplacement de la cinquième roue par une véritable « roue de secours » semble plus hardi. Il est de notoriété publique que cet accessoire, par son prix, son poids, son encombrement et, par là, son emplacement, dérange les constructeurs qui ont de plus en plus de mal à le supporter. De là à lui substituer une roue « de moto », beaucoup plus étroite et de diamètre inférieur qui plus est, il est un pas à ne franchir qu'avec précautions. Pour sacrifier la roue de secours, il conviendrait d'attendre la généralisation des pneus indéjantables, voire incroyables. Dès 1984, BMW équipera ses « Série 3 » d'ensembles jante-pneu TD Dunlop et (?) Michelin. VW, pour sa part, a mis la charrue avant les bœufs !...

Les nouveaux moteurs se veulent souples mais ce n'était pas une raison pour les affubler de transmissions souvent trop longues.

Les deux Diesel – 1,6 l/54 ch et 1,6 l suralimenté/70 ch – sont inchangés car relativement récents, surtout le Turbo apparu voici un an. Il en va de même pour le 1,8 l à injection de la GTI (112 ch) qui vient de souffler sa première bougie lui aussi. Ce moteur, à course longue contrairement à l'ancien GTI 1,6 l, a donné naissance à une version à carburateur, développant 90 ch sous le capot de la GLX (et de l'Audi 80 GL). Les deux propulseurs du bas de la gamme diffèrent des 1,8 l par leur course courte et leur fonctionnement à l'essence ordinaire, malgré des rapports volumétriques élevés ici encore : jusqu'à 9,5 pour le 1,3 l. A l'inverse, le point commun de ces moteurs est leur couple à bas régime. Ainsi le 1,3 l de 55 ch (qui remplace le 1,1 l/50 ch) fournit 9,8 mkg à 3 300 tr/mn et, surtout, le 1,6 l/75 ch (succédant au 1,5 l/70 ch) développe 12,8 mkg à 2 500 tr/mn. C'est presque un Diesel !

D'une façon générale, dans le but de

minimiser les frottements et les consommations, les moteurs actuels tendent à fonctionner à des régimes inférieurs. Ce qui n'empêche pas certains, hélas trop rares, de se montrer alertes et de bien respirer. Il en va ainsi du 1,8 l injection de la GTI, accouplé à une boîte parfaitement étagée : un modèle du genre en matière de nervosité, de souplesse et de sobriété. Là encore, agrément rime avec rendement. Au contraire, les trois autres, alimentés par carburateur, ont du mal à dépasser 5 000-5 500 tr/mn. Comme ils sont de plus desservis par des boîtes de vitesses à rapports ultra-long, les accélérations s'en ressentent, tandis que les reprises nécessitent des rétrogradages coûteux en carburant.

Les suspensions de la Golf ont fait école ; leur architecture a été en grande partie conservée. Toutefois, un accent, indispensable, a été mis sur le confort.

La combinaison d'une McPherson avant bien guidée par des triangles inférieurs, de bras arrière tirés et reliés par un essieu de torsion et de voies larges qui contribuent à maîtriser le roulis, a fleuri sur de nombreuses émules de la Golf. Peugeot est allé plus loin en montant les



LA NOUVELLE GOLF



combinés ressort-amortisseur horizontalement sous le plancher. Cette disposition astucieuse élargit l'espace disponible entre les passages de roues. Pour la nouvelle Golf, VW s'est borné à faire comme certains concurrents et à recopier... la Golf. C'est insuffisant, même si le résultat est plus que satisfaisant, au plan du comportement routier.

Le train arrière est tout de même quelque peu modifié et apparaît plus proche de celui de la Passat, par la forme de l'essieu déformable et la présence de paliers « auto-correcteurs » qui contrôlent en courbe le braquage de la roue en appui. Le confort, à cause de débats limités, n'était pas le fort de la Golf. Si l'on a travaillé dans ce sens, il semble que, là encore, on se soit montré trop timide chez VW. Des essais plus approfondis que nous effectuerons dès que les voitures seront disponibles en France, au tout début de 84, nous permettront d'être plus catégoriques, qu'après une simple prise en mains.

Il en va de même pour le comportement routier. Il paraît ne pas avoir du tout souffert, alors qu'on pouvait s'attendre à trouver une Golf rendue pataude, par ses dimensions et son poids supérieurs. La sécurité et l'agrément de conduite restent

les points forts de ce produit qui a servi et sert encore de référence à beaucoup. La direction, légère et précise par tradition, peut être assistée en option. Dans ce cas, il est dur de déceler sa présence en roulant. Elle ne se manifeste que lors des manœuvres ; l'idéal.



Côté freins, la GTI dispose enfin de quatre disques. Ceux-ci devraient lui garantir une pression de pédale plus constante et une meilleure endurance. Nous ne nous en plaignons pas.

L'intérieur, toujours aussi austère, n'apportera aucun dépaysement à l'habitué de l'ancienne génération. Le plus gros changement provient d'une meilleure insonorisation.

Sur ce dernier point l'effort est important et sensible. Il excuse, en partie, l'alourdissement de la caisse. D'une manière générale, les bruits mécaniques comme aérodynamiques sont mieux maîtrisés.

Pour ce qui est de la présentation, la Golf est bien restée la Golf. Au contraire, le système de chauffage est entièrement nouveau. La régulation agit désormais sur le débit d'air et non sur celui de l'eau, comme précédemment. La réponse devient ainsi plus rapide.

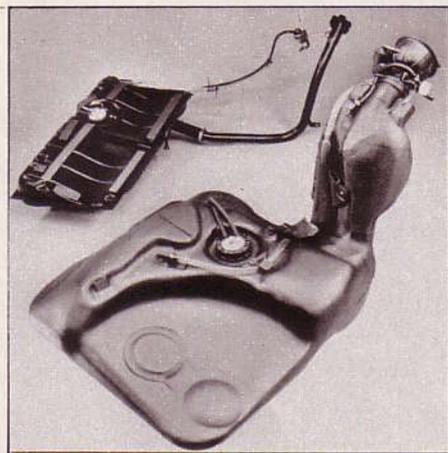
Le modèle GLX, animé par le 1,8 l de 90 ch, réunit en série un maximum d'équipements qui ne sont proposés qu'en option sur d'autres versions. Il en va ainsi de la direction assistée, des lave-glaces électriques, du verrouillage central ou de l'indicateur multifonction déjà vu sur la GTI. A travers elle, la Golf tente d'accéder à une autre classe, comme en témoigne d'ailleurs l'option climatiser.



LA NOUVELLE GOLF

Si l'on fait le bilan – provisoire tant que nous n'en aurons pas effectué l'essai complet – de la nouvelle Golf, nous devons convenir qu'elle apparaît en progrès sur de nombreux plans. C'est bien évidemment la moindre des choses. VW ne s'est pas contenté d'améliorer les seuls points sujets à critique, comme par exemple le confort de suspension, l'insonorisation, l'habitabilité arrière ou l'aérodynamique. L'effort a pratiquement porté sur l'ensemble. La refonte des moteurs avait commencé avant le changement de carrosserie. Cette fois, tous sont nouveaux, à l'exception cependant du Diesel. Il avait étonné lors de son apparition. Aujourd'hui, il doit entraîner 920 kg avec 54 ch. En face, se trouve désormais une certaine Peugeot 205 qui dispose de 60 ch pour propulser 895 kg. En matière de petite Diesel, la Golf ne constitue donc plus une référence.

Cette constatation est d'ailleurs générale. Malgré sa meilleure aérodynamique, son confort amélioré, son habitabilité supérieure, son équipement pneumatique sérieux ou son autonomie impressionnante ; malgré ses immenses qualités en matière de comportement routier et d'agrément de conduite, la Golf n'est plus une référence. Son style s'est affadi, son poids la rabaisse dans le rang. La GTI elle-même est menacée dès avant son apparition. L'insolente domination de la première a réveillé la concurrence qui attend de pied ferme la seconde. Elle aura fort à faire face aux Kadett GTE, Ritmo Abarth et surtout Lancia HF. VW y a heureusement pensé et si la GTI « normale » ne suffit pas, la « 16 soupapes » (140 ch !) saura s'imposer (mais à quel prix ?).



L'emploi de matière plastique a permis de réaliser un réservoir de carburant « impossible ». Plus sûr et plus léger que l'ancien, il contient 15 l de plus.

Quant aux autres modèles, ils comptent, eux, sur la réputation, justifiée, de la précédente, ainsi que sur une qualité de fabrication qui se veut des plus rigoureuses. L'assemblage est effectué par force robots, dont on sait qu'ils sont souvent plus précis que les hommes ; ceux-ci se contentant de les gérer et de les contrôler. L'automatisme est poussé très loin, jusqu'au montage et au réglage de la courroie d'alternateur, par exemple. C'est ainsi que la première révision a pu être repoussée à... 15 000 km ! Les suivantes s'échelonnent tous les 15 000. La garantie anti-corrosion dure toujours 6 ans, mais porte désormais aussi sur la peinture pendant 3 ans.

Volkswagen a connu un immense succès – mérité – avec la Golf, et entend bien sauvegarder ses positions avec cette voiture (de transition, en attendant une « Golf III » réellement nouvelle et avant-gardiste ?). La première édition a longtemps lutté au hit-parade mondial, avec la Toyota Corolla ou la Renault 5



Vouloir gagner du poids (et de l'argent) c'est bien. Mais avec une telle roue de secours, mieux vaut ne jamais crever.

TECHNIQUE

● **Moteur** : AV transv., 4 cyl. en ligne ; arbre à cames en tête entraîné par courroie (culbuteurs sur le 1,3 l) ;

– **1,3 l** : 1 272 cm³ (75 x 72 mm) ; 55 ch DIN à 5 400 tr/mn ; couple maxi 9,8 mkg à 3 300 tr/mn ; rapport volumétrique 9,5 (ordinaire) ; carburateur double-corps avec starter automatique ;

– **1,6 l** : 1 595 cm³ (81 x 77,4 mm) ; 75 ch DIN à 5 000 tr/mn ; couple maxi 12,8 mkg à 2 500 tr/mn ; rapport vol. 9,0 (ord.) ; carbu. double-corps avec starter auto. et coupure de l'alimentation en décélération ;

– **1,8 l GLX** : 1 781 cm³ (81 x 86,4 mm) ; 90 ch DIN à 5 200 tr/mn ; couple maxi 14,8 kg à 3 300 tr/mn ; rapport vol. 10,0 (super) ; carbu. double-corps avec starter auto. et coupure d'alim. en décélération ; allumage électronique (limiteur à 6 700 tr/mn) ;

– **1,8 l GTI** : 1 781 cm³ (81 x 86,4 mm) ; 112 ch DIN à 5 500 tr/mn ; couple maxi 15,8 mkg à 3 100 tr/mn ; rapport vol. 10,0 (super) ; injection mécanique Bosch « K-Jetronic » ; allumage électronique (limiteur à 6 700 tr/mn) ;

– **1,6 l Diesel** : 1 588 cm³ (76,5 x 86,4 mm) ; 54 ch DIN à 4 800 tr/mn ; couple maxi 10,2 mkg à 2 300 tr/mn ; rapport volu. 23,0 (gazole) ;

– **1,6 l Turbo Diesel** : identique à 1,6 l Diesel sauf : 70 ch DIN à 4 500 tr/mn ; 13,6 mkg à 2 600 tr/mn ; turbocompresseur (pression de suralimentation 0,7 bar).

● **Transmission** : roues AV motrices ; boîte 4 (1,3 l - 1,6 l - Diesel) ou 4 + E (1,8 l GLX - Turbo D) en série ; 1,6 l - Diesel en option) ou 5 (GTI) ou auto. à 3 rapports (en option sur 1,6 l et Diesel).

● **Suspension** : roues AV indép. par McPherson (triangles inf.) ; roues AR semi indép. par bras tirés et essieu de torsion, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs concentriques ; barre anti-roulis AV et AR sur GTI.

● **Freins** : disques AV (ventilés sur GTI), tambours AR (disques sur GTI) ; double circuit en diagonale ; servo-frein 7" (9" sur GTI et Turbo D) ; compensateur asservi à la charge sur 1,8 l GLX/GTI et Turbo D.

● **Direction** : à crémaillère ; diamètre de braquage 10,5 m env.

● **Pneumatiques** : en série 155 SR 13 (1,3 l et Diesel), 175/70 SR 13 (1,6 l et Turbo D), 175/70 HR 13 (1,8 l GLX et GTI). En option : 175/70 SR 13 (1,3 l et Diesel), 185/60 SR 14 (1,6 l), 185/60 HR 14 (1,8 l GLX et GTI). Jantes en tôle 5 ou 5 1/2 J 13 en série ; 5 J 13 ou 6 J 14 en alliage léger en option.

● **Dimensions et capacités** : Cx 0,34 - SCx 0,65 m² ; longueur 398,5 cm ; largeur 166,5 cm (GTI et Turbo D : 168) ; hauteur 141,5 cm (GTI 140,5) ; empattement 247,5 cm ; voies AV/AR 142,7/142,2 cm (1,3 l et Diesel : 141,3/140,8) ; poids à vide de 845 (1,3 l 2 portes) à 940 kg (GTI et Turbo D 4 p.) ; charge utile de 475 à 530 kg ; réservoir 55 litres.

En comparant (*) l'ancienne et... la nouvelle GTI

| Cx | 0,40 | 0,34 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|
| Longueur (cm) : | 381,5 | 398,5 |
| Largeur (cm) | 163,0 | 168,0 |
| Hauteur (cm) | 139,5 | 140,5 |
| Empattement (cm) | 240,0 | 247,5 |
| Voie AV (cm) | 140,4 | 142,7 |
| Voie AR (cm) | 137,2 | 142,2 |
| Poids à vide kg (2 p.) | 860 | 920 |
| Rap. poids/puis. (kg/ch) | 7,7 | 8,2 |
| Vitesse maxi (km/h) | 183 | 191 |
| De 0 à 100 km/h (sec.) | 9,2 | 9,7 |
| Consommations officielles (l/100 km) | | |
| Vitesse stabilisée | | |
| à 90 km | 5,9 | 5,7 |
| à 120 km | 7,7 | 7,5 |
| Cycle urbain | 10,6 | 10,9 |
| Larg. coudes AV (cm) | 132,5 | 141,7 |
| Larg. épaules AV (cm) | 132,0 | 135,5 |
| Coffre (dm ³) | 320/1 100 | 410/1 430 |
| Réservoir (l) | 40 | 55 |

* Tableau établi avec les données du constructeur.

mais, comme elle, ces deux dernières se sont essouffées. La première avec son pont arrière rigide ; la seconde de par son âge canonique. La Ford Escort les a toutes coiffées depuis deux ans. Cette fois, c'est elle qui va souffrir avec les nouvelles Corolla (traction avant, elles aussi) et Golf, mieux armées que jamais. Quant à la R 5, il est grand temps qu'elle passe la main. Ne doutons pas que sa remplaçante (1985) disposera de solides atouts. Mieux vaudra pour elle.

Yves BEY-ROZET