

*Vive* LES VOITURES  
DE PLEIN AIR



## LE CABRIOLET VW GOLF

Depuis quelques années, Volkswagen révolutionne le monde de l'automobile. En opérant, d'abord, une totale re-conversion, passant du tout-à-l'arrière au tout-à-l'avant (comme Renault l'avait fait avant), puis en lançant sa « bombe Diesel » sous la forme d'une Golf dotée d'une motorisation normale, enfin en revenant sur le devant de la scène en mettant la Golf (toujours elle !) à la sauce cabriolet.

Que voilà une bonne idée ! D'un double point de vue : premièrement, parce que la preuve est une nouvelle fois donnée des possibilités d'évolution d'un modèle que tout le monde s'accorde à saluer comme une extraordinaire réussite commerciale ; en second lieu, parce que le cabriolet Golf perpétue une tradition à laquelle Volkswagen, grâce à Karmann (son carrossier des petites séries), est toujours resté fidèle, ce qui est assez rare s'agissant d'un constructeur de grande série.

### RIGIDITÉ = POIDS

La base est celle d'une Golf 2 portes. Mais réaliser un cabriolet à partir d'une carrosserie à structure autoportante (c'est le cas de toutes les voitures de série aujourd'hui) est une tâche difficile puisque, en découpant la partie supérieure de la coque, on compromet gravement la rigidité longitudinale et torsionnelle. La solution est de recourir à des renforts judicieusement disposés, sans parler de l'augmentation de l'épaisseur de certaines tôles jouant un rôle essentiel dans les parties vives de la voiture.

### La nouveau-té et son charme



Il ne faut donc pas s'étonner que, dans le cas du cabriolet VW Golf, la recherche d'une meilleure rigidité de la coque se traduise par une augmentation de poids de 130 kg. Cet excédent de poids se trouve au niveau de l'arcade de sécurité qui remplit aussi le rôle de guide pour les ceintures à enrouleur — dont le point d'ancrage supérieur est ainsi bien placé — et de glissière verticale pour les glaces arrière. Ce sont aussi les longerons de bas de caisse, les traverses transversales de plate-forme, les renforts internes de portes, les arches de roues, le profilé qui court sur toute la largeur de la voiture sous la planche de bord en forme de protubérance.

Le cahier des charges imposait la réalisation d'une capote qui, une fois repliée, n'empiète pas sur le volume de l'habitacle et celui du coffre. Elle devait, aussi, se révéler silencieuse. Il faut reconnaître que, dans ce domaine, Volkswagen a fait du très beau travail, grâce à la géométrie des compas qui rendent très facile la manœuvre d'ouverture et de fermeture, grâce aux sécurités qui interdisent toute ouverture inopinée, grâce à la qualité de la conception qui comprend 5 couches : la toile imperméable, puis une couche de mousseline, une de rembourrage de 2 cm d'épaisseur (en rubbercrin), une autre de mousseline et enfin un revêtement plastique. Tout ceci fait que la capote est très épaisse et joue son rôle non seulement en ce qui concerne l'étanchéité à la pluie mais aussi pour l'isolation thermique (froid et chaleur) et phonique (étouffement des bruits). Notons encore que la lunette AR est en véritable glace





avec dispositif de dégivrage incorporé et non pas en matière plastique transparente comme c'était souvent le cas avec les inconvénients bien connus (rayures, fragilité). Enfin, la capote repliée est enfermée dans une housse solide qu'il est aisé de mettre en place.

#### MÉCANIQUE CONNUE

Il ne faut pas s'attendre à du nouveau au chapitre de la mécanique. Les moteurs peuvent être, au choix, le 1 500 cm<sup>3</sup> de 70 ch DIN avec transmission manuelle à 4 rapports (celle essayée ici) ou boîte automatique à 3 vitesses, ou le moteur à injection de 1 600 cm<sup>3</sup> et 110 ch (boîte mécanique). Par rapport à la berline GL 2 portes, le rapport poids/puissance est passé de 11,15 à 13 kg/ch, soit 16,6 % de plus. Rien d'autre n'est modifié.

La présentation générale est soignée et le fait que la capote soit bien étudiée donne à la voiture fermée une allure qui, du point de vue de l'esthétique, n'est pas sacrifiée. Capote repliée, le profil est réussi par la netteté du dessin et il ne fait pas de doute que la beauté de ce cabriolet sera un argument important pour asseoir son succès.

A l'intérieur, le bourrelet constitué par le renfort transversal mis à part, l'ambiance est celle d'une berline Golf en version GL dont on peut apprécier l'équipement : phares à iode, feux de recul, compte-tours, pendulette à quartz, ventilateur de chauffage à 3 vitesses, rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur, console centrale, sièges couchettes, appuie-tête AV, éclairage de coffre, etc.

Excellente finition que confirme le traitement spécial des sièges faits pour résister aux intempéries.

La banquette arrière est rabattable mais, le dossier étant en position horizontale, il existe une communication entre l'habitacle et le coffre. Si cela est souhaitable pour augmenter la capacité du coffre relativement petit (de 280 à 617 dm<sup>3</sup>), cela est gênant lorsque la voiture est décapotée : il est en effet possible d'accéder aisément au coffre en déverrouillant le dossier de la banquette. Le

coffre est d'autre part accessible de l'extérieur par une porte exigüe de 75 cm de large sur 35 cm de haut.

#### UN BON RENDEMENT

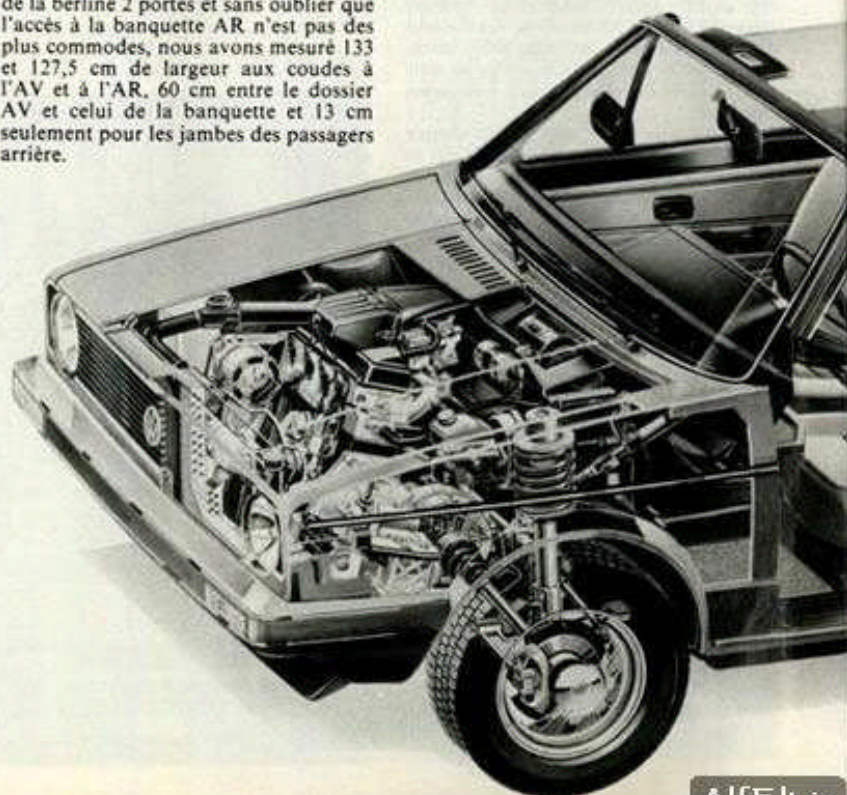
De la berline Golf on retrouve naturellement l'exceptionnelle maniabilité qui résulte du gabarit compact et des qualités de la direction, en ce qui concerne notamment le rayon de braquage comme la légèreté, bien que l'on se rende compte du poids sensiblement supérieur. Mais il faut admettre de perdre une bonne part de la visibilité vers l'arrière lorsque la capote est repliée dans sa housse. Les rétroviseurs latéraux sont alors bien utiles pour manœuvrer.

Pour l'habitabilité, comparable à celle de la berline 2 portes et sans oublier que l'accès à la banquette AR n'est pas des plus commodes, nous avons mesuré 133 et 127,5 cm de largeur aux coudes à l'AV et à l'AR, 60 cm entre le dossier AV et celui de la banquette et 13 cm seulement pour les jambes des passagers arrière.

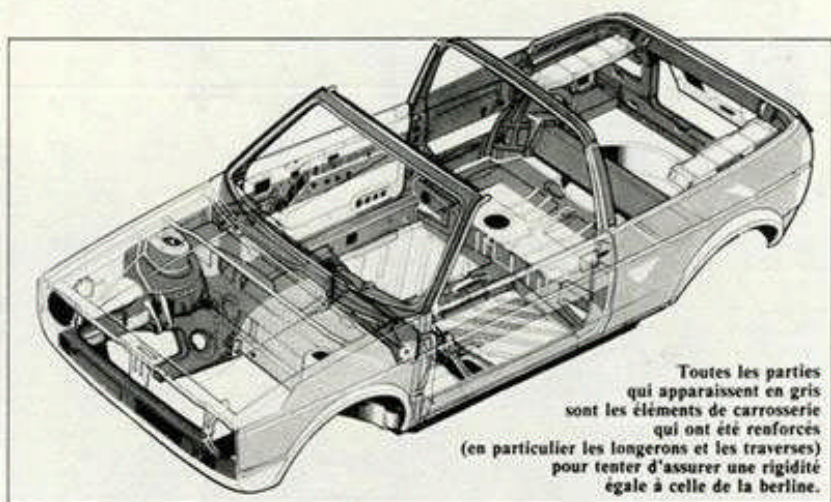
Le coffre est assez petit (100 cm de large pour 62 cm de profondeur et 43 cm de haut) mais, banquette AR repliée la largeur passe de 91 cm entre les passages de roues, le plan de charge mesure 130 cm de long et on dispose de 73 cm en hauteur. Cette possibilité d'aménagement du compartiment AR est appréciable.

Le maniement de la capote est très simple et ne nécessite qu'une seule personne. Remarquons que les sécurités prévues pour éviter que le passager AV se serve du levier de verrouillage comme d'une poignée de maintien n'équipaient pas la voiture essayée.

Le fait que la capote soit en place ou re-







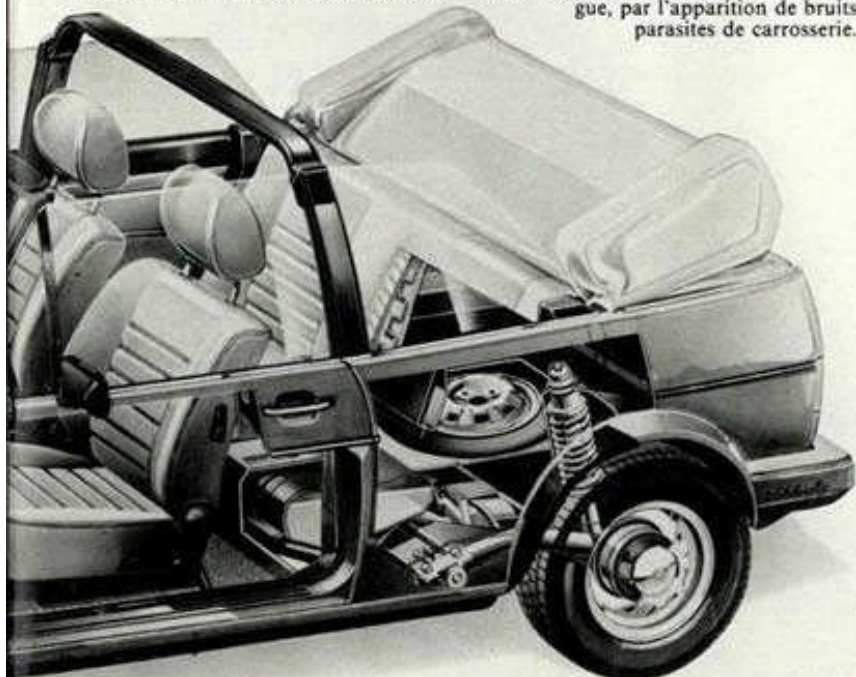
Toutes les parties qui apparaissent en gris sont les éléments de carrosserie qui ont été renforcés (en particulier les longerons et les traverses) pour tenter d'assurer une rigidité égale à celle de la berline.

pliée influe sur le niveau sonore, le cabriolet se révélant plus bruyant sans la capote, même aux basses vitesses alors que les remous d'air se manifestent au-dessus de 100 km/h, ce qui est normal, mais sans qu'ils soient toutefois incommodes pour les occupants.

L'avantage principal de l'épaisseur de cette capote réside dans l'étouffement des bruits (grâce au matelassage) quand elle est en place et, aussi dans le fait qu'elle ne bat absolument pas à grande vitesse, la tension sur les arceaux étant très efficace.

Quant à la conduite et au rendement, ils diffèrent légèrement de ceux de la berline avec deux précisions cependant :

d'une part, la légère perte de performances, inéluctable capote baissée (3,7 km/h de moins en vitesse de pointe et 0,8 sec. sur le départ arrêté). Ceci n'est pas capital en ces jours de vitesse limitée. D'autre part, et ceci est plus important, la rigidité de la coque en torsion n'est pas parfaitement résolue. Cela se remarque en de nombreuses circonstances, sans qu'il soit nécessaire de conduire « sport ». Le volant est souvent agité d'un mouvement transversal et, parfois, c'est toute la planche de bord qui s'agite de gauche à droite. La question reste donc de savoir si ces vibrations qui peuvent être d'assez forte amplitude ne se traduiraient pas, à la longue, par l'apparition de bruits parasites de carrosserie.



Réaliser un cabriolet à partir d'une carrosserie à structure autoportante n'est pas une tâche facile. Les techniciens de VW ont cependant réalisé un excellent travail.

Retenons, en définitive, un réel plaisir de conduire. Ce nouveau cabriolet marque un progrès indiscutable en ce qui concerne toutes les facilités d'utilisation et l'efficacité des solutions retenues pour la capote. Mais il faudra trouver le moyen d'éviter qu'il pleuve dans l'habitacle par suite de l'absence de gouttières lorsqu'on laisse les glaces entr'ouvertes...  
A. B.

## CARACTÉRISTIQUES

- **Moteur** : AV transv. 4 cylind. (79,5 x 73,4 mm) 1 457 cm<sup>3</sup> (7 CV fixe, 6 CV avec boîte autom.) ; compres. : 8,2/1 ; 70 ch DIN (51 kW) à 5 600 tr/mn ; 11,2 mkg (11,0 mN) à 2 500 tr/mn.
- **Transmission** : traction AV, boîte 4 vit. (méc.) ou 3 vit. (autom.). Vit. à 1 000 tr en 4<sup>e</sup> : 27,943 km/h ; en 3<sup>e</sup> (autom.) : 28,085 km/h.
- **Carrosserie** : suspens. AV : McPherson, lev. transv., déport négatif, barre stabil. ; suspens. AR : jambes élast., bras tirés, traverse déformable. **Freins** : disques AV, double circuit diagonal, servo (répartiteur AR avec boîte autom.). **Direction** à crémaillère : diam. de braquage : 10,5 m ; tours de volant : 3,3. **Roues** 5 J x 13 ; pneus 155 SR 13. **Réservoir** : 40 l.
- **Dimensions** : empattement : 240 cm ; voies AV/AR : 139/135,8 cm ; long. : 382 cm ; larg. : 161 cm ; haut. : 141 cm. **Poids** : 910 kg. Rapp. poids/puiss. : 13,0 kg/ch (en charge : 18,1 kg/ch).
- **Habitabilité** : larg. aux coudes AV/AR : 133/127,5 ; garde sur sièges AV/AR : 94/85 cm ; dist. dossiers AV-AR : 60 cm ; espace jambes à l'AR : 13 cm. **Coffre** : 100 x 62 x 43 cm (banquette AR pliée : 91 x 130 x 73 cm).
- **Prix** : 46 500 F

## PERFORMANCES

(entre parenthèses : sans capote)

- **Vitesse maxi** 152,645 (148,998)
- **Accélération**
  - 400 m D.A. 18,8 (19,2)
  - 1 000 m D.A. 35,6 (36,4)
  - 0 à 60 km/h 5,3
  - 0 à 80 km/h 8,6
  - 0 à 100 km/h 13,7
  - 0 à 120 km/h 21,1
  - 0 à 140 km/h 40,3
- **Reprises**
  - 30 à 100 en 4<sup>e</sup> 23,6
  - 40 à 100 en 4<sup>e</sup> 20,0
  - 80 à 100 en 3<sup>e</sup> 4,8
  - 80 à 100 en 4<sup>e</sup> 7,0
  - 80 à 120 en 3<sup>e</sup> 11,5
  - 80 à 120 en 4<sup>e</sup> 17,0
- **Boîte de vitesses**
  - Maxi réel en 1<sup>re</sup> 52
  - en 2<sup>e</sup> 97
  - en 3<sup>e</sup> 140
- **Circuit routier (9 km)**
  - Meilleur tour 5'00"6
  - Moyenne (km/h) 107,784
- **Consommation (l/100 km)**
  - Autoroute à 120 9,50
  - Route à moy. 75 7,31
  - En ville (UTAC) 9,70
- **Niveau sonore (dB/A)**
  - Ralenti 56 (61)
  - 60 km/h 66 (68)
  - 60 sur pavés 85 (86)
  - 90 km/h 74 (77)
  - 110 km/h 78 (81)
  - 130 km/h 81 (83)