

VOLKSWAGEN GOLF

16 S MATCH

Une option en valant d'autres...

Les séries limitées sont généralement d'habiles déguisements destinés à mieux faire vendre un modèle donné. Dans ce cas, les options choisies peuvent intéresser celui désirant une Golf GTi 16 S quelque peu différente de celles généralement vues dans la rue. Question de goûts...

par Jean-François GUITTARD

photos Fabrice REZAIGUIA



La Golf GTi 16 S, tout le monde connaît. Un fameux 1800 à 4 soupapes par cylindre développant 139 ch entraîne une petite berline de moins de 4 m à des vitesses largement prohibées par la loi française. Depuis la première Golf GTi de 100 ch sortie il y a plus de 10 ans et la Golf 16 S, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts. Maintenant, la Golf GTi, même avec 16 soupapes, est dépassée en performances pures. Pourtant, il s'en vend

toujours car si elle a perdu le caractère sauvage des premières versions, elle reste un bel exemple d'homogénéité tout en ayant acquis une réputation de fiabilité, du moins parmi les virulentes petites sportives. Dans un gabarit un peu plus réduit, la 205 GTi 1,9 et la R 5 GT turbo sont relativement plus performantes, mais évidemment moins habitables et d'un confort beaucoup plus spartiate. Dans la même catégorie, la Peugeot 309 GTi et la

nouvelle venue, la Kadett GSi 16 V, sont plus méchantes, surtout l'Opel. Mais face à la Golf, la première pêche par sa finition douteuse et la seconde par un comportement plus que délicat (!). Cette série limitée n'apporte rien de nouveau sur le plan dynamique, ou mécanique, mais ce modèle mérite le détour car il offre un ensemble d'options (pour la plupart) intéressantes.

Au premier abord, outre les inévitables décorations rappel-

lant que c'est une série limitée (numérotée de 000! à 1200, quel privilège!), on distingue les belles jantes BBS de 15 pouces de diamètre. Elles sont chaussées de Pirelli P 600 en 185 de large, mais en taille 55 seulement afin de conserver une démultiplication identique à l'origine. Ce sont les fanatiques des pneus performants qui vont se rejouir. Cela mis à part, un œil averti remarquera également les feux arrière fumés sur leur partie supérieure (à la



match

De belles jantes BBS en 15 pouces, des pneus taille basse, quelques autocollants et voilà une série limitée qu'elle est nouvelle !

Essai actualité

mode sans doute !). A l'extérieur, c'est à peu près tout, si ce n'est en la regardant de haut, le toit ouvrant coulissant. A l'intérieur, vos doigts se réjouiront de pouvoir tripoter la noble matière dont sont recouverts le volant et le pommeau de levier de vitesses (c'est le cuir dont il s'agit, bien sûr !). A l'endroit de l'instrumentation... bon sang, ils ont oublié l'instrumentation du tableau de bord. Ce n'est qu'en mettant le contact que l'on découvre le

tableau de bord électronique. En connaissant les habituels et on ne peut plus classiques instruments, on risque d'être dépaysé. Tout y est pourtant, mais on a du mal à s'y habituer. Mis à part la température d'eau et le compte-tours, tous les affichages sont numériques, ce qui ne manque pas de vous embrouiller. Pour le tachymètre, pas de gros problème puisque ce sont les chiffres les plus gros. Pour le reste, ce n'est pas très évident car la montre, l'or-

dinateur de bord et la jauge à essence possèdent des chiffres de hauteur comparable et se situent sur la même ligne inférieure. Le compte-tours est logé de façon à peu près intelligente (une fois n'est pas coutume), à proximité du tachymètre, les régimes supérieurs étant juste au-dessus de celui-ci. Ça ne vaut pas une instrumentation classique fournissant des indications de façon beaucoup plus rationnelle et rapide, mais enfin, pour ceux

que les gadgets amusent, pourquoi pas... Comme le reste des commandes est classique, il est temps de passer à l'action pour vérifier l'efficacité de la nouvelle monte pneumatique.

Différente mais toujours aussi sûre

Nous ne vous l'avions pas dit jusqu'à présent, mais une bonne surprise vous attend dès que vous avez démarré. La direction est assistée, ce qui



On n'a pas l'ABS sur cette version, mais on peut quand même pratiquement se permettre de freiner n'importe quand.

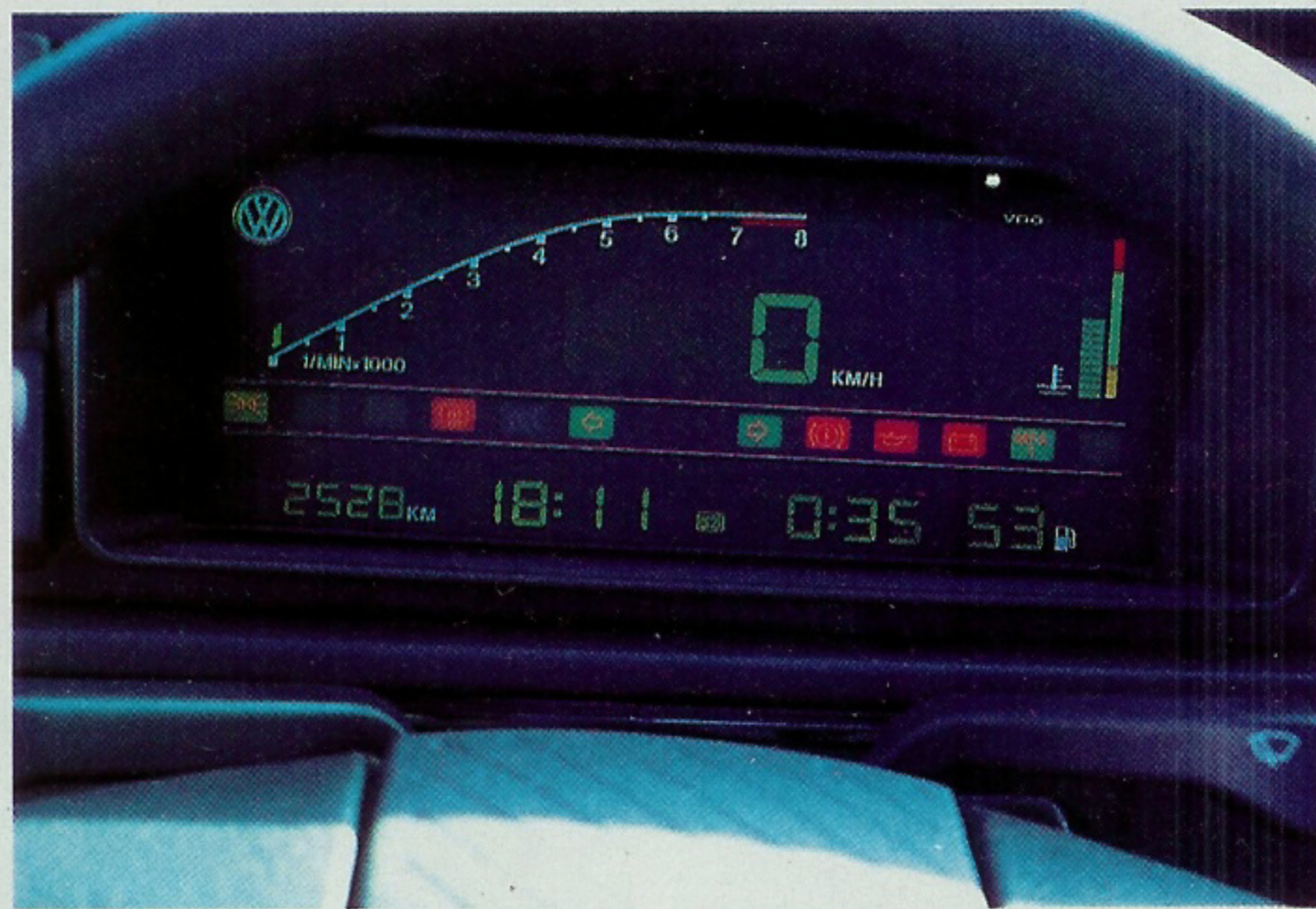
PLUS

- Direction assistée
- Équipement pneumatique
- Équilibre du freinage
- Finition
- Équipement

MOINS

- Prix
- Reprises
- Roue de secours
- Instrumentation
- Poids

n'est sans doute pas du luxe avec des pneus plus rigides, la monte d'origine en taille 70 demandant déjà de sérieux efforts au conducteur voulant manœuvrer à l'arrêt. Celle-ci est bien démultipliée (3,25 tours de butée à butée) tout en restant assez ferme (tout est relatif). Ce n'est pas gênant dans la mesure où dans une voiture à tendance sportive, il est tout de même nécessaire de bien cerner ce qui se passe dans le volant, cette sensation n'étant pas toujours nette avec des voitures dont la direction



LES PETITS DÉTAILS

● Comme sur les Golf 16 S de base, l'équipement d'origine est assez sérieux avec des vitres teintées, des lève-vitres électriques, la fermeture centralisée des portes, du coffre et de la trappe d'essence, les rétroviseurs extérieurs réglables mécaniquement depuis l'intérieur, etc.

● En passant sur la balance, on note un sérieux alourdissement de l'ensemble dû pour une bonne part à la direction assistée. Les performances semblent s'en ressentir un petit peu.

● Comme d'habitude, on regrette l'absence d'une véritable roue de secours remplacée par une roue de plus petits diamètre et section !

est très asservie.

En ville, bien évidemment, on apprécie grandement cet accessoire lorsque l'on doit effectuer un créneau ou ressortir d'un

endroit où deux énergumènes vous ont coincé. Ainsi, par les grandes chaleurs estivales, grâce à l'assistance, le jeune cadre dynamique arrivera frais

Une instrumentation électronique. Elle est parmi les moins nuelles du genre, mais ça ne vaut pas les cadrans classiques autrement plus faciles à lire.

et dispo à son rendez-vous, et non pas écarlate, ruisselant de sueur avec la cravate desserrée et le cheveu en bataille. Mais ce n'est pas tout, si en conduite traditionnelle sur route, l'assistance n'est pas vraiment indispensable, elle a encore sa raison d'être en conduite sportive. Cette dernière, conjuguée aux excellents P 600 en taille 55, permet de rouler très rapidement avec une grande précision. Lorsque l'on tourne le volant, on sent que cette Golf-là est beaucoup plus incisive au niveau du train avant qu'une 16 S classique. C'est très agréable et on la sent plus efficace et plus prompte à réagir. Le progrès est net sur le

FICHE D'ESSAI**PERFORMANCES MESURÉES**

Conditions 1 pers. à bord.

Vitesse maxi (km/h) : en 5^e : 205

Régime/vitesse lue : 6500/215

ACCÉLÉRATIONS**DÉPART ARRÊTÉ**

400 m : 16"3 ; 1 000 m : 30"1

0 à 100 km/h : 9"2

Reprises de 80 à 120 km/h

réels : en 3^e : 6"9 ; en 4^e : 9"7 ;
en 5^e : 12"9

Reprises de 40 à 100 km/h

réels : en 3^e : 9"9 ; en 4^e : 13"8 ;
en 5^e : 18"3A partir de 40 km/h réels en 4^e ;
400 m : 17"7 ; 1000 m : 32"5

Zone rouge (tr/mn) : 7000

Vitesses maxi réelles sur chaque
rapport et chute de régime(km/h - tr/mn) : 1^e-2^e : 58/27002^e-3^e : 95/2200 3^e-4^e : 140/15004^e-5^e : 178/1500**CIRCUIT ROUTIER**

(Monthéry)

Tour lancé (moyenne en km/h) :

3'05" (126,5 km/h)

CONSOUMATIONS

Moyenne (litres) : 12

Autonomie : 459 km

Selon les normes « UTAC » : à

90 km/h 6,1 ; à 120 km/h 7,5

En cycle de type urbain : 10,9

Puissances fiscales (CV) : France :

9 ; Belgique : 10

**FICHE
TECHNIQUE****DONNÉES CHIFFRÉES**Cylindrée (cm³) : 1781

Alésage x course (mm) : 81 x 86,4

Rapport volumétrique : 10 : 1

Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :

139 à 6 100

Couple maxi (mkg à tr/mn) :

17,1 à 4 600

CONSTRUCTION

Emplacement : AV

Disposition : transversal

Type : 4 cylindres en ligne

Refroidissement : liquide

Vilebrequin (nombre de paliers) : 5

Matériau - bloc : fonte

Matériau - culasse : alliage léger

Distribution : 2 ACT (courroie

crantée + chaîne)

Alimentation : injection Bosch

KE-Jetronic

Allumage : électronique

cartographique

TRANSMISSION

Mode : aux roues AV

Boîte de vitesses (rapports) : 5

Rapports de boîte et vitesses

à 1000 tr/mn en km/h : - 1^{re}3,45/8,33 - 2^e 2,11/13,59 -3^e 1,44/19,93 - 4^e 1,12/25,50 -5^e 0,91/31,58

Rapport de pont : 3,66

Embrayage - type : monodisque à

sec

Autobloquant : non

CHASSIS

Type : coque autoporteuse acier

Carrosserie : Berline bi-corps 2

portes + hayon

Cx (SCx) : 0,38 (0,68)

SUSPENSION

Avant : pseudo McPherson

triangulée, barre anti-roulis

Arrière : bras tirés sur essieu

semi-rigide, barre anti-roulis

DIRECTION

Type : à crémaillère assistée

Diamètre de braquage (m) : 10,5

Course du volant (tours) : 3,25

FREINS

Avant : disques ventilés ø 239 mm

Arrière : disque pleins ø 226 mm

Antiblocage : non

DIMENSIONS (mm)

Empattement : 2 400

Voies AV/AR : 1404/1372

Longueur/largeur/hauteur :

3985/1680/1395

Largeur aux coudes AV/AR :

1380/1413

Place pour les jambes à l'AR :

95 à 280

Jantes : 6 x 15 alliage

Pneumatiques : 185/55 VR 15

POIDS (kg)

Constructeur/contrôlé : 970/1015

Répartition AV/AR : 630 (62,1%)

385 (37,9%)

Rapport poids/puissance réel : 7,3

kg/ch

CAPACITES (litres)

Réservoir d'essence : 55 l

Huile moteur (y compris filtre) :

3,5 l

Coffre : de 346 à 1145

Il est toujours aussi beau ce 16 soupapes, mais il existe mieux à l'heure actuelle en matière d'agrément.

qui vous obligeront les premiers à baisser l'allure. L'aventure est qu'ils vous préviennent bien lorsqu'ils commencent à en avoir assez. La pédale du centre s'enfonce petit à petit sans que l'efficacité baisse trop rapidement. C'est moins bien dans le domaine qu'une 309 GTI par exemple, mais elle reste tout de même dans une excellente moyenne. Menée à la cravache, la Golf 16 S vous procurera toujours de grandes joies même s'il existe plus efficace et plus rapide, mais toutefois très rarement plus sûr.

Pour les gens désirant seulement rouler vite en toute sécurité sans se prendre pour des pilotes refoulés, la GTI 16 S est bien, mais ses reprises pas très convaincantes rendent les dépassements problématiques si on a la flemme de jouer avec le levier de vitesses. A notre avis, la simple Golf GTI 8 soupapes nous paraît un bien meilleur compromis dans ce cas. Evidemment, elle n'a pas de prestige du multisoupapes pour elle, mais elle s'en tirera mieux et plus en souplesse lors des promenades dominicales avec Maman et les sales moutards derrière.

Bref, en établissant le compte de toutes les options réunies sur ce modèle (le modèle de base équipé de la même façon reviendrait à 123 536 F sans les jantes BBS), on peut estimer que ce n'est pas une mauvaise affaire. Pour ceux qui ne rebute pas le tableau de bord électronique, l'ensemble des autres aménagements n'est pas négligeable, mais il faut tout de même aimer... pour ne pas compter. Question de goûts, disait-on... ■

sec. Nous n'avons pu juger de l'effet sur le mouillé, mais on sait que le montage de base est exceptionnel sur terrain glissant et il serait surprenant que des pneus plus sportifs, donc prenant moins de dérive soient plus sécurisants sous la pluie. Quoi qu'il en soit, ce montage est diaboliquement amusant sur le sec. Les vitesses de passage sont étonnantes et l'ensemble est légèrement moins sous-vireur, tout en restant très sûr. Le ralentissement en courbe peut encore s'effectuer sans danger. Au pire, vous dériverez des quatre roues d'une façon aisément contrôlable. On a même l'impression que le roulis est moindre à cause des flancs plus bas. Bref, on prend toujours grand plaisir à conduire cette Golf. Si vous êtes vraiment exigeant avec votre monture sur un tracé très tourmenté, ce sont les freins

PRIX**124 950 FF**