Essai – Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

En 2016, à l'occasion du 40ème anniversaire de l'icône Golf GTi, VW a marqué l'événement avec une édition spéciale : la Golf GTi Clubsport. Cette voiture est la cinquième série spéciale marquant les célébrations du modèle après les 20ème, 25ème, 30ème et 35ème, mais pour la première fois cette édition spéciale nous propose, en plus des habituelles modifications esthétiques, une auto avec de nombreuses évolutions mécaniques par rapport à la version GTi de base.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 cm^3
- 265 ch de 5'350 à 6'600 t/min
- 350 Nm de 1'700 à 5'300 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'375 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'268 x 1'799 x 1'466
- Conso. mesurée : 9.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 160 g/km (F)
- dès CHF 41'200.-, mod. essayé: CHF 46'970.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Patrick Schneuwly

Pour encore un peu plus enfoncer le clou, Volkswagen propose également une version très exclusive limitée à 400 exemplaires de sa Golf GTi Clubsport, la Clubsport S. Elle s'est même emparée du record des tractions au Nürburgring en octobre dernier avec un chrono de 7'47''19, devançant de près de 3.5 secondes le temps de la Honda Civic Type R et même de 7 secondes celui de la Renault Mégane RS Trophy 275. Cette version S dotée de suspensions spécifiques et d'une ligne d'échappement revue, uniquement disponible en version 3 portes, se voit plus riche en puissance, allégée de sa banquette arrière et dotée d'un arceau.

Volkswagen nous met à disposition la version anniversaire Clubsport de sa mythique Golf GTi. Certes, ce n'est pas la Clubsport S, détentrice du record du Nürburgring, mais elle profite du même savoir-faire qui a permis à la S de devenir la reine de sa catégorie ! Du reste, la Clubsport de notre essai semble très prometteuse avec sa robe "Rouge Tornado", une boîte manuelle à 6 rapports qui emmène plus de 290 ch (avec overboost) du 2.0 TSI sur les roues avant bien aidées par un différentiel autobloquant mécanique.



A l'extérieur

Les designers n'ont pas révolutionné la Golf mais que ce soient les pare-chocs, les bas de caisse, le diffuseur ou le becquet arrière, tous ces éléments ont été entièrement redessinés. Cela permet de distinguer cette version anniversaire au premier coup d'œil d'une simple Golf GTi.

Le pare-chocs avant a donc été complètement remodelé pour améliorer l'alimentation en air du moteur, l'aérodynamique et l'appui au sol. De grands

déflecteurs “noir brillant” s’intègrent dans les bords extérieurs, régulant le flux d’air au travers de trois baguettes et le font ressortir au niveau des passages de roue. La prise d’air centrale a également été redessinée en style nid d’abeilles, toujours soulignée par une baguette rouge, mais surtout entourée par deux prises d’air supplémentaires permettant de refroidir directement les freins.

Les rétroviseurs et les bandes décoratives noirs avec l’inscription Clubsport sur les flancs font la part belle au souvenir de la première génération de Golf GTi caractérisée par une large bande décorative noire entre les passages de roues avant et arrière. Le spoiler de pavillon est nettement plus grand que celui de la GTi normale et a certainement eu droit à quelques passages en soufflerie avec des bavettes redescendant le long du hayon. Une mince fente d’aération sépare même le toit et le spoiler en forme d’aile tendue par-dessus. Un grand diffuseur, toujours de couleur “noir brillant”, intègre à chacune de ses extrémités des sorties d’échappement chromées de grand diamètre.

Notre voiture d’essai, en version 4 portes (option à CHF 1’150.-), arbore cette magnifique teinte “Rouge Tornado” (CHF 630.-) apportant une touche de sportivité bienvenue.



A l’intérieur

Aucune révolution non plus du côté de l’intérieur mais de nombreux signes distinctifs de sportivité permettent de transformer une simple GTi en GTi Clubsport respirant la tradition, la passion et la qualité de présentation.

En guise de sièges, nous avons des baquets du même type que ceux que l’on retrouve sur les grosses sportives du groupe VAG. Ils offrent un excellent maintien tout en conservant un confort très agréable et de bonnes possibilités de réglages du dossier. Ces sièges sont partiellement recouverts d’alcantara avec un motif en nid d’abeilles au niveau des appuis et assises du plus bel effet avec le logo GTi incrusté dans les dossiers. Les bandeaux décoratifs sur la planche de

bord, la console centrale et les portes sont propres à la Clubsport avec son design “Nid d’abeille 40” de couleur noire, tampographie que je trouve en-deçà des autres détails de cet habitacle.

Le levier de vitesse entouré d’un soufflet en alcantara est également un rappel à la première Golf GTi grâce à son pommeau au design de balle de golf où s’intègre une nouvelle pastille indiquant la répartition des 6 vitesses. Le volant sport à méplat est recouvert lui aussi d’alcantara avec le logo GTi, les surpiqûres rouges et un marquage rouge à midi. Ce volant est très agréable à prendre en mains avec une gaine épaisse et de l’alcantara de bonne qualité agréable au toucher.



Sous le capot

Le moteur 2.0 TSI de la Golf GTi appartient à la troisième génération de la série modèle EA888. Il développe 220 ch sur la GTi et 230 ch sur la GTi Performance. Sur notre version Clubsport, il délivre 265 ch pour un couple de 350 Nm et permet d’atteindre les 100 km/h en 6.0 secondes. Cette déclinaison propose également un système de boost affichant un gain de puissance de 10% pendant 10 secondes, montant ainsi à plus de 290 ch pour 380 Nm. Ce surplus de punch est obtenu par un simple kick-down, en enfonçant la pédale de gaz au plancher. Afin de conserver la motricité du train avant, cet overboost n’est disponible qu’à partir du troisième rapport.

Ce moteur très réactif offre des poussées vigoureuses et ne s’essouffle que sur les dernières plages du régime. Le pic de couple est atteint dès 1’700t t/min jusqu’à 5’300 t/min et la puissance maximale de 5’350 t/min à 6’600 t/min. Notre voiture d’essai est équipée de la boîte à 6 vitesses manuelle à débattement court qui n’est pas aussi précise que ses concurrentes mais dont le maniement est doux, les passages faciles et sans accroc. A noter que la GTi Clubsport est également disponible en boîte DSG à 6 rapports, une option facturée CHF 2’250.-.





Au volant

Les réglages de l'assise sont vite ajustés mais, comme dans la quasi-totalité des autos VW-Audi, je trouve malheureusement la position de conduite trop haute. Cela fait perdre la sensation de dynamisme malgré ces sublimes sièges baquets confortables et sentant bon la sportivité. Tous les éléments tombent parfaitement sous la main grâce à une ergonomie qui constitue un point fort du groupe VAG, mais j'avoue que le tableau de bord et ses simples compteurs ronds commencent à dater. En revanche, la planche de bord est plaisante et l'ensemble des commandes aisé à utiliser et agréable au toucher.

Le moteur au son très discret répond dès la plus petite sollicitation de la pédale de gaz et le châssis reste très confortable même en conduite urbaine. Notre Clubsport étant équipée de l'option DCC pour la régulation adaptative du châssis (CHF 1'160.-), nous pouvons rouler en mode Normal avec une suspension plutôt souple et confortable. Le roulis est peu prononcé, ce qui n'est pas pour me déplaire. Une fois le mode Race enclenché, le son du moteur est amplifié artificiellement par une enceinte du tableau de bord, un artifice qui me dépasse toujours…, mais surtout le châssis se raidit fortement, rendant l'auto inconfortable et même sautillante sur des routes dégradées. Le roulis est toujours bien maitrisé, mais la suspension donne une sensation excessive de dureté sans être capable de se comporter sportivement. On est assez loin de l'efficacité de certaines de ses concurrentes, Honda Civic Typer R et Ford Focus RS en tête, mais il y a bien du sport au volant de cette Golf GTi Clubsport.

Le différentiel autobloquant mécanique de série fonctionne à merveille, je ne constate aucune perte de motricité lors des démarrages et des relances. De plus, il est facile de rester à l'intérieur du virage lors des sorties de courbes. Toutefois, contrairement à ses concurrentes, le train avant n'est pas incisif, manquant de précision en entrée de courbe et, surtout, le train arrière désespérément rivé au sol n'apporte pas le soutien essentiel au train avant pour une bonne inscription en

virage. Cela rassurera sans doute certains amateurs néophytes peu habitués à l'usage de tractions survitaminées sous la pluie ou en conduite sportive. En effet, la Golf donne toujours cette impression de sécurité à la conduite, mais il lui manque ce petit piquant qui fait toute la différence.

Quoique flottants, les étriers s'avèrent largement suffisants au freinage et proposent une endurance très correcte. Cela permet de ralentir efficacement les 1'375 kg annoncés de notre Golf. A voir s'ils tiennent le coup sur circuit.



Verdict

Cette VW Golf GTi Clubsport est définitivement LA Golf qui mérite l'appellation GTi telle qu'elle avait été créée il y a donc 40 ans. Que ce soit grâce à son look extérieur évocateur (merci les diverses entrées d'air et appuis aérodynamiques) et intérieur (sièges et rappels iconiques) ou à ses performances de tout premier ordre, cette Golf séduit, le tout pour un tarif demeuré raisonnable.

En effet, avec un prix de départ affiché à CHF 41'250.- (CHF 46'970.- pour notre modèle de test), la Golf GTi Clubsport coûte CHF 4'300.- de plus que la simple GTi et 2'500.- de plus que la GTi Performance et se retrouve proche de la Honda Civic Type R, référence des tractions avant sportives. Ce prix est justifié par la qualité de présentation et des performances de haut niveau de cette édition spéciale. Il se pourrait donc que nous retrouvions cette Golf sur les différents trackdays.

Lors les trajets en mode Normal, cette Clubsport est très confortable, confort en partie dû à la monte pneumatique de série en 18 pouces équipant notre voiture de test. Des jantes de 19 pouces sont proposées en option (CHF 810.-), une taille de roues qui améliore le comportement de cette auto mais en péjore certainement le confort. A noter que des roues avec pneus semi-slicks en 19'' sont également disponible à CHF 3'580.- pour les pistards. Sportive la GTi Clubsport !

Pour conclure, je remercie Volkswagen de produire une telle auto en boîte manuelle et avec cette touche de nostalgie devenue très à la mode mais ô combien plaisante. La Golf GTi la plus puissante de son histoire (après le Clubsport S qui est un modèle limité) et l'une des plus désirables a bien sa place parmi les compactes sportives polyvalentes, adaptées tant aux trajets quotidiens qu'aux arsouilles en toute sécurité.







<u>Prix et options – Volkswagen Golf GTi Clubsport</u>

Prix de base : CHF 41'250.-

Peinture Rouge Tornado / Noir : CHF 630.-

Modèle 4 portes : CHF 1'150.-

Régulation adapt. Châssis DCC : CHF 1'160.-

ACC/Front Assist/freinage d'urgence : CHF 140.-

Sièges baquets sport avant : CHF 1'620.-

Préparation portable Business : CHF 100.-

Système Blind Spot : CHF 390.-

VW Garantie +3ans / 100'000km : CHF 500.-

Pack Business : CHF 900.-

System Navi « Discover Pro » : CHF 1’180.-

Prime ALLSTAR : CHF -2’000.-

Prix TOTAL : CHF 46’970.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

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









A lire aussi

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

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






