

LA VW GOLF A 40 ANS

GTI, CABRIOLET ET CADDY A L'ESSAI

€ LE BUDGET

LA COTE	À restaurer	À réviser	Prête à rouler
VW Golf cabriolet GLi (1983)	800 €	2 100 €	3 200 €

» À restaurer: impossible de prendre la route sans gros travaux préalables.
 À réviser: petit trajet possible, mais remise en état nécessaire.
 Prête à rouler: l'auto est capable de parcourir 1 000 km sans souci.

L'ASSURANCE

	Normale	Ancienne
Au tiers	203 €	73 €
Tous risques (avec vol et incendie)	302 €	132 €

» Profil: prime annuelle, homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

LES PIÈCES*

Filtres (air, carburant et huile) + 4 bougies	37 €
Courroie d'accessoires	9 €
Disques + plaquettes AV	68 €
Mâchoires + cylindres de roue AR	59 €
Amortisseurs AV/AR	251 €
Silencieux d'échappement	117 €
Kit de distribution + pompe à eau	99 €
Kit d'embrayage	107 €
Phare avant	23 €
Feux arrière	86 €
Pneumatiques (x 2)	98 €

* Moyenne des prix relevés sur Melun-retro-passion.com, Oscaro.fr, Série 04.com et Peugeot204-304-martin-gerard.com

Ce cabriolet GLi est fiable. À part les optiques de phares, les pièces détachées se trouvent aisément sur les sites spécialisés, Mecatechnic.com en tête. Des pièces d'occasion peuvent aussi se commander à Nîmes auprès de vw-golf-addict@live.fr

» à 6 000 tr/mn à 112 ch à 5 800 tr/mn, tandis que l'alésage a augmenté de 79 à 81 mm et que la course a été allongée de 80 à 86,4 mm. Des changements qui se traduisent surtout par une métamorphose du couple, qui de 137 Nm à 5 000 tr/mn a progressé à 147 Nm à 3 500 tr/mn. Au volant comme à l'oreille, cela se remarque. Les inconditionnels de la première GTI 1600 estiment peut-être que le moteur 1800 est devenu trop silencieux et qu'en perdant des décibels il a perdu de son caractère lors des accélérations. Pas entièrement faux, mais quel progrès au niveau de l'agrément de conduite!

Joli couple...

Avec un couple disponible à bas régime, le moteur 1800 à 8 soupapes se révèle particulièrement agréable en ville, où vous avez du répondant sous le pied droit à seulement 2 000 tr/mn. La souplesse du moteur est également spectaculaire sur les 4^e et 5^e rapports, où il affiche de belles reprises à vitesse moyenne.

Appréciable dans les encombrements parisiens, la route dégagée, sa nervosité permet de se faire dans les virages serrés, il chante joliment des 4 000 tr/mn, mais se met à hurler lorsqu'il bouscule dans les tours. Pas à l'aise dans les virages serrés, il cherche également son souffle au-delà des 5 000 tr/mn, où le maniement facile de la pédale de vitesses – sous réserve de bien décomposer les mouvements – invite à tomber un rapport pour trouver du punch. Vous l'aurez compris, l'agrément n'est pas le terrain de jeu favori de cette Golf pour laquelle Volkswagen annonçait pourtant une vitesse maxi supérieure à 170 km/h. Sur un autoroutier, il est en réalité difficile de maintenir pendant longtemps une allure de croisière. Pour chatouiller les 130 km/h limites réglementaires, l'étanchéité sonore imparfaite de la capote oblige en effet rapidement à lever le pied, sous peine de ne plus pouvoir discuter avec votre voisin. On ne peut plus entendre le son de la radio. C'est évident.

ON AIME

- Son moteur souple et nerveux
- La rigidité de son châssis
- Sa finition irréprochable
- Sa consommation de carburant raisonnable

ON AIME MOINS

- L'accessibilité restreinte au coffre
- Le manque d'endurance de son freinage
- Le bruit de la capote à vitesse élevée
- La planche de bord austère

Quand elle est décapotée, son arceau n'est sans doute pas des plus gracieux, mais quel plaisir de rouler cheveux au vent (même s'il ne m'en reste plus beaucoup) en toute sécurité coude à la portière!