



Volkswagen

Présentation internationale sur route de la nouvelle Golf GTI Cabriolet

Munich, mai 2012

Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que toutes les illustrations sur la nouvelle Golf GTI Cabriolet à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com.

Identifiant utilisateur : golfgtic | code : 05-2012

Les désignations TDI, TSI, DSG et Twincharger sont des marques déposées de la Société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

FR







Golf GTI Cabriolet / Munich / 2012 /



■ En bref

Golf GTI Cabriolet – Résumé	01
-----------------------------	----

■ Principaux aspects

La GTI à ciel ouvert	07
Moteur	07
Châssis	09
Capote	13
Sécurité	15
Équipements extérieurs	19
Équipements intérieurs	21
Les Golf I, III et IV Cabriolet (Histoire)	25
Golf I Cabriolet	25
Golf I Cabriolet, deuxième série	27
Golf III Cabriolet	29
Golf IV Cabriolet	31
Principales données	33
Caractéristiques techniques	39

La Golf GTI Cabriolet 210 ch se contente de 7,6 l/100 km

Le premier cabriolet de l'histoire GTI passe de 0 à 100 km/h en 7,3 s

Son couple de 280 Nm à partir de 1 700 tr/min en fait une routière idéale

- **Wolfsburg/Munich, mai 2012.** Aucun autre label sportif sur le segment des compactes n'a acquis une telle renommée mondiale et engrangé autant de succès que le sigle GTI de Volkswagen. Dès les premiers tours de roue de la Golf GTI, il y a 36 ans, ces trois lettres sont devenues emblématiques d'une nouvelle catégorie de voitures. Depuis, seule la GTI est considérée comme le modèle authentique et original parmi toutes les compactes sportives. Après plus de 1,8 million de Golf GTI vendues, Volkswagen lance sur le marché la première version découvrable de cette icône automobile : la Golf GTI Cabriolet 210 ch (155 kW). Équipée de série d'une capote électrique, d'une climatisation, de lève-vitres électriques, d'un système audio et d'un système de protection anti-retournement, ce cabriolet arrivera chez les concessionnaires à la mi-juin et sera vendu à partir de 31 350 euros (tarification pour l'Allemagne). En dépit de performances supérieures à celles de ses concurrentes directes, la nouvelle Golf GTI Cabriolet s'impose ainsi comme le modèle le plus économique de sa catégorie.
- **Les performances de la GTI.** Animée par un moteur turbo de 2,0 litres, la Golf Cabriolet la plus puissante de tous les temps n'a besoin que de 7,3 s pour atteindre les 100 km/h départ arrêté. Sa vitesse maximale est de 237 km/h (235 km/h en version DSG). Dans le même temps, la consommation moyenne reste limitée à 7,6 l/100 km, ce qui correspond à 177 g/km de CO₂ (DSG : 7,7 l/100 km et 180 g/km



CO₂). La Golf GTI est le seul cabriolet sur le segment des compactes de moins de 210 ch à embarquer une boîte à double embrayage.

- **Les insignes de la GTI.** Le cabriolet arbore les insignes typiques de l'univers GTI, notamment à l'extérieur : calandre à liseré rouge, structure en nid-d'abeilles et monogramme GTI, bouclier avant GTI, nouveau diffuseur arrière, sorties d'échappement chromées, feux arrière à LED, seuils de porte élargis et jantes en alliage léger 17" « Denver ». À l'intérieur, les sièges Sport sont revêtus du classique tissu à carreaux « Jacky ».
- **La capote de la GTI.** Construite dès le départ pour résister à des vitesses élevées, la capote en toile de la Golf Cabriolet a été reprise à l'identique pour la GTI. Elle est actionnée par une commande électrohydraulique de série et s'ouvre en seulement 9,0 s, y compris jusqu'à une vitesse de 30 km/h.
- **La sécurité de la GTI.** Grâce au système de protection au retournement, déployé en quelques millisecondes, au cadre de pare-brise renforcé et aux nombreuses modifications structurelles portant sur le soubassement, les éléments de carrosserie latéraux, les bas de porte, la paroi arrière et les portes, la nouvelle Golf Cabriolet offre un niveau de sécurité complet. Les airbags frontaux et les airbags tête/thorax latéraux complètent le tableau, ainsi qu'un airbag genoux côté conducteur et le système ESP. D'autre part, le cabriolet est doté de série d'un différentiel électronique autobloquant (XDS) qui améliore le dynamisme et la sécurité dans les accélérations en virage.

- **La praticité de la GTI.** Lorsque la capote de la nouvelle Golf GTI Cabriolet est fermée, le niveau sonore à bord est incroyablement bas. Ce qui reste, c'est le chant sonore du moteur turbo. Grâce à son toit souple, la Golf GTI Cabriolet propose l'un des habitacles les plus spacieux de sa catégorie et un coffre entièrement utilisable de 250 litres, même lorsque la capote est ouverte. D'autre part, la banquette arrière est fractionnable, ce qui permet d'augmenter sensiblement le volume de chargement. Ce niveau de praticité élevé a toujours été l'un des atouts de la GTI, symbole de sportivité sans compromis. Et cette règle s'applique sans restrictions au premier cabriolet de l'histoire GTI !



La Golf GTI Cabriolet passe de 0 à 100 km/h en 7,3 s seulement

Un couple moteur de 280 Nm dès 1 700 tr/min

La Golf GTI Cabriolet avec protection au retournement et XDS de série

Wolfsburg/Munich, mai 2012. Depuis 36 ans, la Golf GTI s'est élevée au rang d'icône des compactes sportives. Plus de 1,8 million de Golf GTI ont été vendues à ce jour. De caractère flamboyant dans ses jeunes années, la GTI de Volkswagen revendique depuis longtemps son statut de grande classique. De tout temps, la GTI s'est distinguée de l'establishment par son moteur à la fois sportif et économe et par un châssis entièrement tourné vers la sportivité. En revanche, le format cabriolet est le seul à n'avoir jamais reçu le label GTI. C'est désormais chose faite puisque Volkswagen lancera le premier cabriolet GTI de l'histoire de la mi-juin prochain.

Motorisation : la dynamique GTI

Avec une puissance de 210 ch (155 kW) entre 5 300 et 6 200 tr/min, le TSI de la nouvelle Golf GTI Cabriolet est exactement au même niveau que la GTI classique à toit en acier. Le moteur de la nouvelle GTI est précisément un turbo essence à injection directe de la gamme EA888. Ce quatre-cylindres seize soupapes suralimenté délivre un couple maximal de 280 Nm dès 1 700 tr/min, disponible à niveau constant jusqu'à 5 200 tr/min (formant ainsi le plateau idéal d'une courbe de couple qui n'en est plus vraiment une).

Ce moteur TSI n'a besoin que de 7,3 s pour propulser la Golf Cabriolet la plus puissante de tous les temps à 100 km/h départ arrêté. L'un des

atouts du bloc-moteur est sa grande élasticité. En effet, en cinquième vitesse, la GTI Cabriolet à boîte mécanique passe de 80 à 120 km/h en seulement 10,5 s, montrant ainsi des qualités de routière idéale. Sa vitesse maximale est de 237 km/h (235 km/h en version DSG). Dans le même temps, la consommation moyenne reste limitée à 7,6 l/100 km, ce qui correspond à 177 g/km de CO₂ (DSG : 7,7 l/100 km et 180 g/km CO₂). Au passage, la Golf GTI est le seul cabriolet au monde, dans la classe des compactes de moins de 210 ch, à être doté d'une boîte à double embrayage.

Le moteur et la ligne d'échappement de la Golf GTI Cabriolet se mettent en scène en arborant une sonorité typique. Une sonorité au timbre extrêmement sportif, sans pour autant laisser sur les longues distances. Le système d'échappement de la GTI régule le niveau sonore développé à l'extérieur. Seules deux sorties d'échappement chromées sont visibles, intégrées aux extrémités gauche et droite du diffuseur noir. La sonorité typique du GTI perçue à l'intérieur est le fait d'un système d'échappement complexe. D'autre part, un générateur de son traite le timbre du moteur afin qu'il arrive parfaitement mixé dans l'habitacle.

Châssis : la précision GTI

Comme toutes les GTI, la version cabriolet est dotée d'un châssis sport, abaissé de 22 mm à l'avant et de 15 mm à l'arrière. À l'avant, on retrouve l'essieu à jambe de suspension bien connu, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. À l'arrière, l'essieu multibras innovant



évite à l'ESP d'entrer trop souvent en action. Le système de freinage affiche également une extrême solidité. De l'extérieur, on remarquera les étriers de frein en rouge.

Comme sur la GTI à carrosserie fermée, la version décapotable embarque de série le différentiel autobloquant électronique XDS qui améliore les qualités de traction et de maniabilité. D'un point de vue technique, le XDS se présente comme une extension fonctionnelle du blocage de différentiel électronique EDS intégré à l'ESP. Dès que le système électronique détecte un délestage excessif de la roue à l'intérieur du virage sur l'essieu moteur, le système hydraulique ESP met la pression de freinage sur cette roue en vue de rétablir une traction optimum. Le système XDS agit ainsi comme un différentiel autobloquant permettant de rattraper le sous-virage caractéristique des tractions dans les virages rapides. Résultat : le système XDS rend le comportement routier de la GTI beaucoup plus neutre et précis.

Le contrôle dynamique du châssis DCC est disponible en option pour la nouvelle GTI Cabriolet. Il réagit en permanence à la chaussée et à la situation de conduite, modifiant ainsi les caractéristiques de suspension. Le conducteur en ressent directement les effets grâce à des progrès notables en matière de confort et de dynamique. Pour que le conducteur puisse régler le comportement du système sur ses envies, le DCC propose, en plus du programme « Normal » incluant des réglages moyens, les modes « Sport » et « Confort ». Ils peuvent être activés via une touche placée au-dessus de la grille de boîte. En mode « Sport », la direction assistée est adaptée au réglage plus dynamique.



Capote : une GTI à toit souple

Même si Volkswagen a opté pour une capote en tissu, cette Golf sportive fait partie des cabriolets les plus silencieux sur le marché. Ce silence reposant est dû au toit souple en tissu, qui a bénéficié de recherches approfondies, ainsi qu'aux garnitures spécifiques de vitre et de porte. La capote elle-même se compose de la tringlerie, du ciel de toit, d'une natte de rembourrage sur toute la surface et du revêtement extérieur. Les coutures longitudinales des bandeaux de tissu (bandeau central et deux bandeaux latéraux) ont été conçues de manière à pouvoir servir de gouttière simultanément. Les cadres longitudinaux de la tringlerie intègrent quatre arceaux transversaux ainsi que l'arceau principal (le premier élément transversal accolé à la baie de pare-brise). Quant à la toile, elle est fixée aux arceaux par des baguettes de retenue vissées. Résultat : même à vitesse élevée (théoriquement plus de 230 km/h sur la Golf GTI Cabriolet), la capote ne gonfle pas. Et la pénétration aérodynamique s'en ressent.

Le dessus de l'arceau principal recouvre largement la zone du coffre de capote lorsque celle-ci est ouverte, supprimant ainsi la nécessité d'un couvercle spécifique. L'absence de couvercle rend également l'ouverture et la fermeture de la capote plus rapides. La capote électrohydraulique entièrement automatique s'ouvre en 9,0 s et se ferme en 11,0 s.

La capote s'actionne via un bouton placé sur la console centrale. L'ouverture et la fermeture sont possibles jusqu'à une vitesse de 30 km/h. La pression nécessaire est établie par des pompes hydrauliques



activées via le bouton central. Là encore, les ingénieurs ont veillé à réduire au maximum le niveau sonore en entourant l'unité hydraulique d'une couche isolante. Le toit souple de la Golf GTI Cabriolet est verrouillé/déverrouillé par un système électromécanique entièrement automatique, sans aucune intervention manuelle. La lunette arrière chauffante, particulièrement grande pour un cabriolet, assure une excellente visibilité vers l'arrière.

Sécurité : les systèmes de protection GTI

La Golf GTI Cabriolet intègre de série un système de protection au retournement. Ce dispositif jaillit en moins d'un quart de seconde dès lors que le seuil défini pour l'accélération transversale ou l'inclinaison au niveau des appuie-tête arrière est dépassé. Les deux modules se composent d'un profil en aluminium fixe et d'un autre mobile, sous tension. Le profil intérieur est maintenu en position de repos par un interrupteur magnétique. En cas de risque de retournement, l'interrupteur magnétique est déclenché par l'appareil de commande de l'airbag et ouvre un cliquet, libérant le profil intérieur. Pendant l'éjection, une crémaillère fixée sur le profil intérieur passe sur un cliquet d'appui, empêchant ainsi les profils de redescendre. La mise en œuvre du système de protection au retournement n'a pas empêché Volkswagen d'obtenir une ouverture de chargement de 526 mm de large et de 381 mm de haut, avec un dossier de siège arrière rabattable

Grâce au système de protection au retournement, à la baie de pare-brise renforcée et aux nombreuses modifications structurelles portant sur le

soubassement, les éléments de carrosserie latéraux, les traverses et les portes, la carrosserie de la Golf GTI Cabriolet offre un niveau de sécurité inédit. De plus, les nombreux renforts confèrent une rigidité extrême à la Golf GTI découvrable. On peut voir une partie de ces renforts en comparant un cabriolet et une GTI « classique » côte à côte sur un pont élévateur. Des différences notables apparaissent sur le soubassement : à l'avant, le moteur est protégé par une capsule en aluminium qui apporte un surplus de rigidité avec les supports de montage. Par ailleurs, les silentblochs moteur faisant office d'amortisseurs de vibrations veillent au silence dans la partie avant de la voiture. Les deux renforts latéraux au niveau des bas de porte et les deux barres antidévers à l'avant et à l'arrière, ainsi que le raccordement renforcé au cadre auxiliaire apportent un supplément de rigidité et une réduction significative des vibrations propres à la carrosserie.

La rigidité torsionnelle statique s'élève à plus de 13 500 Nm/° et la fréquence propre de torsion est supérieure à 17,5 Hz – des résultats exemplaires pour un cabriolet. Déterminante pour la stabilité de marche et le confort de conduite, cette rigidité se ressent directement à bord. Enfin, la rouille n'a aucune chance puisque la carrosserie est galvanisée.

Les systèmes de protection de la Golf GTI Cabriolet sont complétés par des renforts dans les portières, ainsi que par des airbags frontaux et tête/thorax latéraux de série. Ces derniers ont été conçus spécialement pour la version cabriolet puisqu'il n'est naturellement pas possible d'intégrer des airbags tête latéraux au niveau du toit. Les airbags tête/thorax disposés dans les flancs des dossiers se déploient sur toute la

hauteur de la Golf GTI Cabriolet à côté du conducteur et du passager. Un airbag genoux est également présent à la place du conducteur. Associé à la ceinture de sécurité, cet airbag absorbe l'énergie dans la zone du bassin et des jambes, réduisant ainsi l'exposition des passagers. Mieux encore, grâce à l'airbag genoux, le conducteur est intégré en amont dans la décélération du véhicule via les cuisses et le bassin. Soumis à un mouvement de rotation induit avec précision, le buste est alors protégé par l'airbag conducteur selon un angle optimal. Le mode de fonctionnement de l'airbag genoux montre à quel point les systèmes de sécurité agissent avec un haut niveau d'interdépendance.

Équipements extérieurs : tous les attributs GTI

À l'instar de la Golf GTI classique à toit dur, le nouveau cabriolet s'affiche d'emblée comme un représentant de la classe GTI. Il multiplie les insignes GTI qui ont marqué la mémoire collective des automobilistes depuis plus de 36 ans : à l'avant, la grille de calandre en nid-d'abeilles, entourée d'un liseré rouge et frappée du sigle GTI, les prises d'air inférieures en nid-d'abeilles, le pare-chocs GTI et les phares antibrouillard spécifiques cerclés de chrome. À l'arrière, la Golf GTI Cabriolet se distingue par un tout nouveau diffuseur, ses traditionnelles sorties d'échappement chromées (une sortie à gauche et une autre à droite) et par des feux arrière foncés à LED. La plaque arrière bénéficie également d'un éclairage à LED. De côté, le Cabriolet marque son appartenance à la famille GTI par ses seuils de porte élargis et ses jantes en alliage léger 17" « Denver » (sur pneumatiques 225/45).



Les jantes GTI 18" « Detroit » sont également disponibles en option avec des pneumatiques de dimensions 225/40.

Il est remarquable de constater que la Golf GTI Cabriolet paraît encore plus dynamique que la Golf GTI à carrosserie fermée, dont le design sportif n'est pourtant plus à démontrer. Ce n'est pas un hasard car, vu de l'avant, l'inclinaison plus marquée du pare-brise apporte au cabriolet une dimension dynamique encore plus marquée. Les phares bi-xénon, disponibles en option, lui donnent un aspect particulièrement souverain. Dans ce cas, l'éclairage diurne, composé de 15 LED, est intégré automatiquement dans le carter des phares à double optique.

Équipements intérieurs : l'esprit GTI

À l'intérieur, les sièges Sport sont revêtus du classique tissu à carreaux « Jacky ». Ils arborent le sigle GTI sur la partie supérieure du dossier. Des sièges cuir sont disponibles en option (Cool Leather « Vienna »). Le soutien lombaire intégré aux sièges de série se règle à l'aide d'un levier disposé sur le côté. De manière générale, la GTI Cabriolet offre également un pédalier avec couvre-pédales en acier brossé, un levier de vitesses d'aspect aluminium typé GTI et un volant cuir à méplat et emblème GTI. Et, bien évidemment, le volant, la gaine du levier de vitesses et le levier de frein à main en cuir sont ornés de surpiqûres rouges. Sans surprise, la garniture de pavillon du toit souple et les habillages des montants de toit arborent une couleur noire. Les éléments décoratifs « Black Stripe » ornant les portières et le tableau de bord se présentent sous la forme d'applications noires et brillantes à l'aspect



métallique. Sont également de série : la climatisation automatique et le système audio RCD 210. De plus, les sièges avant de la Golf Cabriolet intègrent systématiquement l'astucieuse fonction Easy Entry qui facilite l'accès et la sortie des passagers arrière.

Les parois latérales du coffre de 250 l sont dotées de crochets à sac pratiques, à côté desquels se trouvent les leviers de déverrouillage permettant de rabattre le dossier de la banquette arrière fractionnable 50/50. Lorsque le dossier est rabattu, la très large ouverture libère un volume de chargement supplémentaire.



Histoire : les Golf I, III et IV Cabriolet

Plus de 720 000 Golf Cabriolet ont été livrées dans le monde à ce jour !

La Golf I Cabriolet a été produite entre 1979 et 1993

Les Golf III et IV Cabriolet ont été produites entre 1993 et 2002

Wolfsburg/Munich, mai 2012. Voici le mètre étalon, la référence ultime à laquelle toutes les compactes découvrables se mesurent : la Golf I Cabriolet. C'est le 27 février 1979, au Salon de l'automobile de Genève, que la toute première Golf Cabriolet a pris la relève de la Coccinelle Cabriolet, construite à 332 000 exemplaires. Dès le mois de juin de la même année, le futur best-seller en production, en parallèle avec la Coccinelle Cabriolet, dont le dernier exemplaire sortira des chaînes Karman le 10 janvier 1980 à Osnabrück. À cette date, il est clair qu'avec la nouvelle Golf Cabriolet, la première voiture de cette catégorie à intégrer un arceau de sécurité, Volkswagen et Karman ont réussi un très grand coup. Elle augurera même d'une véritable renaissance des cabriolets à travers le monde. Et pourtant, le nouveau cabriolet ne semblait pas promis à un si bel avenir lors de son lancement. En effet, à la fin de sa carrière, la Coccinelle Cabriolet bénéficia d'un regain d'intérêt avec des commandes fortement en hausse. Effectuons un rapide retour en arrière.

Golf I Cabriolet : le début d'un succès mondial

Anton Konrad, directeur de presse de l'époque chez Volkswagen, se souvient : « Les fans de la Coccinelle avaient même organisé une cérémonie d'adieux à Wolfsburg ». Au lieu d'envoyer les équipes de sécurité aux manifestants, il leur fournit un stand de saucisses et invita le porte-parole des amis de la Coccinelle à essayer personnellement la Golf Cabriolet. « Il fut étonné de voir à quel point elle était tech-



niquement en avance sur la Coccinelle. » Et comment ! La nouvelle Golf Cabriolet possédait une structure de toit à la fois simple et sophistiquée, une capote rembourrée de cinq couches de tissu, un moteur sobre et dynamique, quatre places à part entière et un châssis fabuleux. Le reste appartient à l'histoire. Avec 388 522 exemplaires sortis d'usine, la première génération ne fit pas seulement mieux que la Coccinelle Cabriolet, elle s'imposa comme le cabriolet le plus populaire de son époque.

Golf I Cabriolet : deuxième série

Il est inhabituel de voir une voiture se vendre parfaitement pendant plus d'une douzaine d'années sans modifications profondes de son aspect. Cela ne peut fonctionner que si le design fondamental et les bases techniques ont été conçus pour traverser le temps. C'était le cas de la Golf I Cabriolet (comme, d'ailleurs, de la Coccinelle Cabriolet). Face à la popularité de la Golf Cabriolet, Volkswagen renonça à concevoir un nouveau cabriolet sur la base de la Golf deuxième génération, arrivée en 1983. La Golf I Cabriolet bénéficia en lieu et place d'un rajeunissement de gamme. C'est pourquoi il est plus exact de parler d'une Golf I Cabriolet deuxième série à partir de 1983 (année-modèle 1984).

Volkswagen continua à optimiser la Golf Cabriolet au cours des années suivantes. En 1987, les passages de roue et les bas de caisse se firent plus larges, donnant à la voiture une allure plus dynamique. Et en 1990, le modèle hérita pour la première fois d'une capote à commande électrohydraulique. Plusieurs éditions spéciales connurent le succès, dont les très recherchées « Etienne Aigner », « Acapulco », « Genesis »



ou encore la superbe « Classicline ». C'est en 1992 que l'airbag optionnel fit son arrivée à bord de la Golf Cabriolet parmi les équipements de sécurité. D'autre part, la Golf décapotable était équipée depuis 1985 d'un pot catalytique. À partir de 1989, la version la plus puissante avec catalyseur trois voies développait 98 ch. Le moteur 1.8i fut le dernier moteur nouveau à équiper cette série, achevée en 1993.

Golf III Cabriolet : une révolution en matière de sécurité

En 1993, les débuts de la Golf III Cabriolet marquent un tournant en matière de sécurité. Premièrement, parce que le comportement en cas de collision a été sensiblement amélioré. Deuxièmement, parce que la nouvelle version a fait le plein d'innovations technologiques, parmi lesquels les airbags frontaux, le système antiblocage des roues ABS et les renforts de protection latéraux. Et, bien sûr, la Golf Cabriolet arborait un arceau massif entre les montants médians. Au-delà des aspects liés à la sécurité, la nouvelle version de cet arceau présentait des avantages décisifs : le guidage plus précis des vitres latérales permettant de réduire le niveau sonore dans l'habitacle, le toit disposant d'un meilleur appui en position fermée et le pare-vent de type store parfaitement ancré. L'ouverture/fermeture du toit pouvait se faire par commande électrohydraulique en option, en moins de 20 s. Un simple arrêt au feu rouge suffisait à faire entrer le soleil. Comme la Golf I Cabriolet, la version découvrable basée sur la Golf troisième génération s'est rapidement imposée comme un best-

seller. Deux ans après la mise en production, plus de 70 000 exemplaires avaient été vendus.

Golf IV Cabriolet : la suite d'un succès mondial

Lorsque la Golf quatrième génération fit ses débuts en 1997, les technologies de motorisation et le design de la partie avant furent adaptés pour la Golf III Cabriolet, dont la toute nouvelle version allait devenir officiellement la Golf IV Cabriolet. Cette décapotable allait, jusqu'au dernier jour, faire référence dans une discipline jusqu'alors accessoire sur ce segment : la consommation. Avec 5,2 l de diesel aux 100 km, la Golf TDI Cabriolet était l'une des décapotables les plus sobres au monde. Commencée en 1979, l'histoire de la Golf Cabriolet allait s'achever provisoirement en 2001. En 22 ans, 684 226 exemplaires sont sortis des chaînes. De 1996 à 2002, la Golf Cabriolet fut construite en parallèle dans l'usine mexicaine de Puebla pour alimenter le marché nord-américain. Sur les 83 628 exemplaires produits au Mexique, 765 furent exportés en Allemagne. 684 226 unités de Golf Cabriolet pour la quasi-totalité des continents. S'agit-il d'un record absolu ? Non. Car la nouvelle Golf VI Cabriolet est construite depuis 2011 dans les anciennes usines de Karmann. Ainsi que, pour la première fois dans l'histoire de la Golf Cabriolet, la version GTI !

Aperçu des principales nouveautés

Les principaux aspects par ordre alphabétique

- **Boîte automatique** : boîte à double embrayage 6 vitesses DSG
- **Boîte de vitesses de série** : boîte mécanique 6 vitesses
- **Châssis** : Essieu avant : guidage des roues par jambe de guidage et bras triangulaire inférieur (déport de l'axe du pivot de fusée stabilisant la voie). Suspension avant par ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs télescopiques. Suspension arrière avec amortisseurs à gaz et ressorts séparés. Essieu arrière : guidage des roues par essieu à quatre bras avec suspension à roues indépendantes. Barres stabilisatrices à l'avant et à l'arrière, châssis sport (abaissé de 22 mm à l'avant et 15 mm à l'arrière).
- **Coffre** : 250 l
- **Coloris** : deux peintures unies (« Pure White », « Rouge Tornado »), cinq peintures métallisées (« United Grey », « Reflet d'Argent », « Night Blue », « Tungsten Silver », « Carbon Steel Grey »), deux peintures nacrées (« Deep Black », « Blanc Oryx »).
- **Consommation** : entre 7,6 l/100 km et 7,7 l/100 km (super sans plomb)
- **Dimensions** : 4 246 mm de long, 1 782 mm de large sans rétroviseurs extérieurs, 1 423 mm de haut, 2 587 mm d'empattement, diamètre de braquage 10,9 m
- **Émissions de CO₂** : entre 177 g/km et 180 g/km

- **Jantes** : jantes 17" en alliage léger « Denver » avec pneumatiques 225/45 (de série) et jantes 18" en alliage léger « Detroit » avec pneumatiques 225/40.
- **Lancement sur le marché européen** : à partir de la mi-juin 2012
- **Moteur (TSI)** : quatre-cylindres seize soupapes 2,0 l, suralimentation par turbo, injection directe d'essence, 210 ch (155 kW), 280 Nm
- **Multimédia/communication** : prise multimédia MEDIA-IN avec câble adaptateur USB ou iPod/iPhone, différentes pré-installations pour téléphone portable et montage fixe avec portable Nokia 6303i
- **Niveau de finition** : GTI
- **Poids** : 1 533 kg (boîte mécanique 6 vitesses), 1 555 kg (boîte DSG 6 vitesses).
- **Réservoir** : 55 litres, autonomie théorique 723 km (avec boîte manuelle 6 vitesses) ou 714 km (avec boîte DSG 6 vitesses)
- **Rigidité torsionnelle** : 13 500 Nm/°
- **Signe distinctif** : routière dynamique avec un cœur de sportive
- **Site de production** : usine d'Osnabrück, Allemagne
- **Systèmes de contrôle dynamique et d'aide à la conduite** : correcteur électronique de trajectoire ESP, système antiblocage des roues ABS, blocage de différentiel électronique XDS, réglage des feux de route Light Assist, régulateur de vitesse, ParkPilot, caméra de recul Rear Assist, ParkPilot avec caméra de recul Rear Assist,

système d'aide au stationnement Park Assist avec ParkPilot

- **Systèmes de radionavigation** : RNS 310, RNS 510
- **Systèmes radio** : RCD 210, RCD 310, RCD 510
- **Tarif en Allemagne** : à partir de 31 350 euros
- **Transmission** : roues avant motrices

Caractéristiques techniques

Golf GTI Cabriolet		155 kW (210 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI
Position du moteur		transversal à l'avant
Cylindrée effective	cm ³	1 984
Taux de compression	:1	9,6
Conditionnement du mélange		injection directe d'essence
Dépollution des gaz d'échappement		catalyseur à troies voies avec sonde lambda
Puissance	kW (ch) à 1/min	155 (210) 5 300 - 6 200
Couple maximum	Nm à 1/min	280/1 700 - 5 200
Performances (avec poids à vide + 200 kg)		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,2/7,3
Vitesse de pointe	km/h	237
Consommation selon (99/100/UE)		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	7,6
Emissions (CO ₂)	g/km	177
Label de rendement		E
Catégorie de polluant		Euro 5
Transmission		
Bôte de vitesses		BV mécanique 6 vitesses
Roues		7 J x 17
Pneumatiques		225/45 R 17 W
Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 246/1 782/1 423
Empattement	mm	2 578
Voie AV/AR	mm	1 535/1 508
Coffre à bagages		
Volume selon méthode VDA: toit ouvert/fermé	l	250/250
Poids		
Poids à vide	kg	1 533
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné	kg	1 400
Capacités		
Réservoir à carburant	l	55

Golf GTI Cabriolet		155 kW (210 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		moteur 4 cyl. à ess. TSI
Position du moteur		transversal à l'avant
Cylindrée effective	cm ³	1 984
Taux de compression	:1	9,6
Conditionnement du mélange		injection directe d'essence
Dépollution des gaz d'échappement		catalyseur à troies voies avec sonde lambda
Puissance	kW (ch) à 1/min	155 (210) 5 300 - 6 200
Couple maximum	Nm à 1/min	280/1 700 - 5 200
Performances (avec poids à vide + 200 kg)		
Accélération 0 à 80/100 km/h	s	5,2/7,3
Vitesse de pointe	km/h	235
Consommation selon (99/100/UE)		
Type de carburant		super 95 RON
Cycle combiné	l/100 km	7,7
Emissions (CO ₂)	g/km	180
Label de rendement		E
Catégorie de polluant		Euro 5
Transmission		
Bôte de vitesses		boîte mécanique six vit. à double embrayage (DSG)
Roues		7 J x 17
Pneumatiques		225/45 R 17 W
Dimensions extérieures		
Nombre de portes		2
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 246/1 782/1 423
Empattement	mm	2 578
Voie AV/AR	mm	1 535/1 508
Coffre à bagages		
Volume selon méthode VDA: toit ouvert/fermé	l	250/250
Poids		
Poids à vide	kg	1 555
Poids tracté autorisé rampe de 12% maxi, freiné	kg	1 400
Capacités		
Réservoir à carburant	l	55











IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE:

Image 01: owik2 / Page 42, 43: darab / Page 46: timmse

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM