

**Volkswagen Golf cabriolet**

# UN DÉLICIEUX PANIER DE FRAISES

C'est la petite sœur de la Golf GTi, sa déclinaison cabriolet s'inscrivant dans la même lignée : **la recherche du plaisir de conduite**. Tout en jouant sur un autre tableau. Elle profite ainsi de ses qualités naturelles pour revêtir, l'air de rien, les habits de la traction-avant la plus "in" du moment. Elle est même **plus désirable que la GTi lorsqu'elle adopte ses mécaniques**. Preuve de ce succès, ses ventes. Près de 400.000 exemplaires. Et elle reste aujourd'hui extrêmement populaire. Une valeur sûre en collection.

**N**on content d'avoir révolutionné l'univers des petites sportives avec la tonitrueuse GTi, Volkswagen a intégré à sa gamme compacte deux autres déclinaisons intéressantes : le diesel performant et le petit cabriolet passion. Ce dernier est même captivant parce qu'il prolonge une double tradition du constructeur, celle de convertibles dérivés de la grande série (la Cox) et l'étroite et fidèle collaboration avec le carrossier Karmann. Cette maison réputée pour son sérieux a réalisé un boulot de haute qualité pour parvenir au décapulage du coach Golf. Afin de répondre aux normes modernes de sécurité, l'ajout d'un arceau a été rendu nécessaire, ce qui procure à l'auto cette allure de panier assez spécifique. D'ailleurs, ses concepteurs l'ont eux-mêmes surnommée le "panier de fraises". Ça, c'est la partie émergée de l'iceberg. Pour le reste, une quantité de renforts a été rapportée à la caisse (notamment une protubérance sous le tableau de bord) mais aussi dans les portières, sans compter l'augmentation de l'épaisseur de certaines tôles qui a été indispensable afin de parvenir à une rigidité structurelle réputée équivalente à celle du coach. Ce travail en profondeur a un coût : un alourdissement de 130 kg que le cabriolet paie cash niveau performances et consommation. Le sérieux dans l'élaboration se retrouve dans la fabrication de la capote, laquelle ne comporte pas moins de cinq couches, ce qui la rend totalement étanche, mais aussi très isolante aux niveaux phonique et thermique. Précisons également que la lunette AR est en verre avec dégivrage incorporé. Joli, bien fini, construit avec sérieux, le cabriolet Golf ne manque pas d'arguments, même s'il ne faut pas en attendre les prestations d'une GTi. Même avec ses moteurs les plus puissants (1.6 de 110 ch et 1.8 de 112 ch), il n'offre pas les mêmes qualités dynamiques et souffre de sa masse nettement plus élevée. L'idéal, pour l'apprécier, est de ne pas voir en lui une sportive mais un engin de loisir qui peut se montrer dynamique avec ses motorisations de pointe. A l'inverse, animé des petits moteurs, il se révèle plus que paisible. Cela ne s'arrange pas avec la boîte automatique. Mais sa clientèle, souvent féminine, n'était pas spécialement sujette aux accès de testostérone et l'expérience a prouvé que ses moindres performances ne l'ont jamais pénalisé. Le plaisir est ailleurs. Il défrise, même s'il ne dépote pas tant que ça. En revanche, pour aller faire ses courses, mieux vaut prévoir autre chose : son coffre à bagages se rapproche davantage de la boîte à gants, même si la banquette AR peut se replier pour augmenter sensiblement la capacité de chargement. Produit à près de 400.000 exemplaires en quinze ans, sous huit motorisations et une dizaine de séries spéciales, le cabriolet Golf a abondamment été diffusé et il est aujourd'hui obligatoire de vérifier, avant tout achat, les spécificités originales du modèle. Pour ce faire, reportez-vous à l'étiquette

du coffre AR (collée sur la traverse du fond de coffre) qui reprend toutes les caractéristiques du véhicule (code couleur, boîte de vitesses, sellerie, options, moteur, etc.). Les versions les plus désirables sont soit les modèles des débuts (1979), soit ceux équipés des moteurs de GTi, 1600 ou 1800, sans oublier les variantes spéciales comme la luxueuse Classicline



C'est chez Karmann qu'est assemblé le cabriolet Golf qui reprend, pour l'essentiel, la ligne dessinée par Giugiaro pour le coach.

Le coffre ne permet pas d'embarquer beaucoup de bagages !



proposée en fin de production, avec la capote à commande électrique. Le choix est vaste et, comme il y en a beaucoup sur le marché, inutile de se précipiter sur la première Golf venue. Prenez votre temps et privilégiez un exemplaire en état d'origine possédant son carnet d'entretien (il en reste) plutôt qu'une voiture à restaurer. ■

Il est aujourd'hui l'un des cabriolets les plus répandus de sa génération. Mais il vieillit mal

+  
Qualité de construction - Largement produite - Capote bien conçue

-  
Austère - Poids élevé - Coffre ridicule





Le cabriolet GL est doté de sièges sport à l'AV, d'un volant évoquant celui de la GTI, d'un compte-tours et du moteur 90 ch. La GLi (en photo) reçoit, elle, le 4 cylindres 1.8 de la GTI et une boîte 5 associée à des disques ventilés à l'AV, ainsi qu'un haut degré de finition.



Le capotage est relativement rapide à réaliser. Mais pour ceux que ça rebute, il reste la Classicline avec capote électrique.



Une multitude d'options permet de personnaliser son cabriolet Golf, certaines faisant ensuite l'objet de séries spéciales, à l'image de la Quartett.

## SPECIFICATIONS

**Puissance fiscale :** 6 à 9 CV (1500 BVA à 1800).

**Moteur :** 4 cylindres en ligne disposé transversalement, bloc fonte et culasse alu, un arbre à cames en tête. 1.457 cm<sup>3</sup> à 1.781 cm<sup>3</sup> (70 ch DIN à 5.600 tr/mn à 112 ch DIN à 5.800 tr/mn). Refroidissement par eau.

**Alimentation :** carburateur inversé ou injection mécanique Bosch K-Jetronic.

**Transmission :** traction-avant, embrayage monodisque à sec, boîte 4 synchronisée puis 5 (BV automatique 3 rapports en option). Levier au plancher.

**Structure :** caisse autoportante en acier, roues AV indépendantes avec McPherson et triangles inférieurs, barre antiroulis, roues AR indépendantes par bras longitudinaux articulés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques AV/AR, disques AV/tambours AR assistés, direction à crémaillère, jantes 13" ou 15".

**Volume du coffre :** 0,167 m<sup>3</sup>.

**Vitesse maxi :** 150 à 175 km/h.

**Consommation :** 9,7 l (circuit urbain), 7,30 l (75 km/h), 9,5 l (120 km/h).

## PERIODE A SUIVRE

Mars 1979 - mai 1993

(388.522 exemplaires).

## TENDANCE

Avec une forte accélération sur les trois dernières années.

**+8%**  
par an

## INDICE DE RARETE

Très rare 0 1 2 3 4 5 Courant



## DISPONIBILITE PIÈCES

Le succès de ces voitures favorise les fabrications d'éléments neufs. Les clubs et sites spécialisés sont très actifs, notamment le [www.golf1cabriolet.com](http://www.golf1cabriolet.com).

## POINTS A SURVEILLER

**Corrosion :** moins rigides que les berlines malgré leurs renforts de caisse, les cabriolets travaillent davantage, ce qui n'arrange ni la caisse, ni des éléments comme le tableau de bord. La rouille s'invite à la fête, notamment au niveau de la baie de pare-brise, au bas des ailes et des portières, dans le bac à batterie, sur les bas de caisse, mais aussi au bas du couvercle de malle AR. Tant que vous y êtes, traquez les traces de corrosion sous le kit de carrosserie dit "Karmann", sur l'entourage de lunette AR, au fond du coffre sous la capote et au niveau de la goulotte de remplissage d'essence. Pour autant, n'oubliez pas les zones structurelles communes à la plupart des Golf : les points d'ancrage du train AR et les fixations des triangles de suspension AV.

**Moteur :** affichant souvent des kilométrages supérieurs à 250.000 km, le moteur de la Golf est d'une robustesse à toute épreuve. Sa reconstruction n'est pas compliquée et le prix des pièces est contenu. On note un souci d'encrassement des injecteurs sur les modèles 112 ch de 1989. Une faiblesse du joint de culasse est également connue sur les moteurs à injection. Sur toutes les versions, la pompe à eau n'est pas réputée pour sa fiabilité. La distribution doit être remplacée au maximum tous les cinq ans.

**Points faibles :** les Golf sont solides. En conséquence, quelques propriétaires peu scrupuleux ont souvent fait l'impasse sur l'entretien, passé un certain kilométrage, ce qui a accéléré le vieillissement de beaucoup de cabriolets.