

ETUDE VOLKSWAGEN GOLF III / VENTO

L'étude VOLKSWAGEN GOLF/VENTO présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de V.A.G. FRANCE, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et de carrosserie.
- De plus, une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





La Golf troisième génération et sa dérivée, la Vento furent présentées pour la première fois en France en janvier 1992, afin de remplacer la vaillante version précédente, leader des ventes en Europe.

Pour faire aussi bien, V.A.G. élargit la gamme en distribuant une version « mutante », la VR6.

PRÉSENTATION

La gamme comporte cinq motorisations différentes, mais deux ont fait l'objet d'essais. Il s'agit du 1,9 l turbo Diesel de 75 ch et du tout nouveau moteur VR6 2,8 l de 174 ch.

Le moteur turbo Diesel est maintenant un 1,9 l catalysé de 75 ch à 4 200 tr/mn, pour un couple de 15,3 m kg à 2 400 tr/mn. Il remplace le bon vieux 1,6 l des versions précédentes dont la puissance variait de 80 à 60 ch (selon qu'il était catalysé ou pas).

Le moteur essence VR6 est donc entièrement nouveau ; il s'agit d'un V6 ouvert de seulement 15°. Il développe 174 ch à 5 800 tr/mn pour un couple de 24 m kg à 4 200 tr/mn.

La transmission est quant à elle des plus classiques avec une boîte mécanique (5 vitesses). Les trains roulants sont spécifiques aux motorisations avec entre autres des réglages ressorts/amortisseurs particu-

liers pour la VR6. Il s'agit tout de même de Mac-Pherson triangulés à l'avant et d'un essieu déformable à l'arrière. La direction est assistée sur les deux modèles. Le freinage est constitué de disques à l'avant et de tambours pour la turbo Diesel ou disques pour la VR6 à l'arrière. L'ABS est de série uniquement sur ce dernier et il est couplé avec un antipatinage.

PERFORMANCES- CONSOMMATIONS

D'un côté, un modèle sportif et d'un autre, un modèle économique. Tout d'abord occupons-nous du turbo Diesel ; là il faut bien avouer que les performances nous ont quelque peu déçues. L'auto est assez lourde et la boîte de vitesses est mal étagée à partir du troisième rapport ; il faut en effet une vingtaine de secondes pour boucler un 400 mètres départ arrêté. Côté reprise, ce n'est guère mieux avec un peu moins de 40 secondes pour parcourir

1 000 mètres depuis 50 km/h en 4°. Par contre, côté consommations, Diesel oblige, on reste dans des valeurs très acceptables.

Le modèle VR6 quant à lui est une toute autre affaire ; avec une vitesse de pointe supérieure à 220 km/h et son extrême polyvalence d'utilisation, cette sportive est tout à fait exceptionnelle.

Les accélérations et les reprises sont impressionnantes pour, il faut le dire, des consommations surprenantes en conduite quelque peu « poussée ». Elles varient de 9 à 14 litres ; honnête pour ce type d'auto.



TENUE DE ROUTE - CONFORT

Le compromis adopté en matière de suspension pour les deux voitures, fait la part belle au confort. Aucune réaction des trains roulants ne vient perturber le conducteur et ceci est aussi dû à une monte appropriée de pneumatiques. Avec une excellente motricité et un système antipatinage EDS, la VR6 n'est pratiquement jamais affectée de soubressauts. Côté freinage, rien à dire. Bien sûr, la VR6 dispose de l'ABS en série (un peu normal, vu le standing de l'auto) et donc de quatre disques. Le modèle turbo Diesel dispose lui aussi d'un freinage efficace, adapté bien sûr à ses qualités routières.

Pour ce qui est du confort de conduite, on arrive là à deux tendances. La tendance sportive avec des sièges « sport » assurant un très bon maintien et une présentation intérieure « dynamique ». D'un autre côté, la tendance routière avec un confort plus « banalisé ».

LIGNE - ÉQUIPEMENT

Il faut bien l'avouer, l'habitacle est toujours quelque peu austère. Les tons noirs utilisés n'inspire pas une réelle gaieté. L'équipement des deux modèles est très complet avec une qualité de finition irréprochable. Tout a été très soigneusement construit et cela donne au volant un réel sentiment de sécurité.

Sur la VR6, l'ordinateur de bord comporte deux programmes. Le premier se remet à zéro chaque fois que l'on met le moteur en marche et le second donne toutes les informations sur 10 000 km ou 100 heures de fonctionnement. Très intéressant et utile !

CONCLUSION

En créant le modèle VR6, V.A.G. ne s'est véritablement pas trompé. Il ne s'agit pas d'une nouvelle race de GTI mais tout bonnement d'une nouvelle grande routière avec une extrême polyvalence d'utilisation. Le modèle turbo Diesel par contre, souffre de la comparaison avec sa devancière de deuxième génération.

