

ETUDE GOLF IV

L'étude VOLKSWAGEN GOLF IV présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Extérieures de VOLKSWAGEN, 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 carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





Succès commercial mondial, la Golf est dorénavant porteuse d'une tradition dans le segment des familiales compactes qu'elle a créée dans le courant des années 70. La nouvelle Golf poursuit cette évolution en profondeur, toujours entièrement inspirée par les besoins et les demandes des automobilistes. A bord, on peut même parler de révolution...

PRÉSENTATION

Ainsi, la Golf a grandi, tant intérieurement qu'extérieurement, avec un empattement porté à 2.511 mm (+40) et une longueur de 4.149 mm (+129). La largeur croît également (1.735 mm soit +45).

C'est l'habitacle et ses occupants qui bénéficient en priorité de cette évolution, tandis que le volume du coffre est en progression puisque banquette en position normale et roue de secours (identique aux 4 roues montées et non plus "galette") en place, il contient toujours 330 litres.

Le châssis de la nouvelle Golf améliore encore les principes qui ont fait le succès du modèle. Ainsi, les jambes de forces triangulées avant reçoivent de nouveaux réglages mis au point en fonction des voies élargies, de la puissance des nouveaux freins (à 4 disques) et des pneumatiques plus performants. La direction à crémaillère est assistée

A l'arrière, les bras tirés sont articulés sur des paliers élastiques agrandis et obliques tandis que les amortisseurs

sont séparés des ressorts de façon à mieux traiter les petites fréquences et à permettre d'élargir l'espace de chargement du coffre à 1 mètre.

Pas moins de 7 motorisations sont disponibles sous le capot de la nouvelle Golf. Soit 4 versions essence et 3 Diesel à injection directe.

Un nouveau 1,4 litre de 75 chevaux (55kW) avec bloc en aluminium et culasse 16 soupapes fait son apparition. Il se caractérise par ses culbuteurs entraînés par galet. Avec 128 Nm à seulement 3.300 t/mn, et 90% de cette valeur disponible entre 2.000 et 5.000 t/mn, le nouveau "petit" moteur de la Golf lui assure des performances et un comportement très vivant (plus de 170 km/h) tout en ménageant la consommation (seulement 6,4 l/100 de moyenne selon la nouvelle norme Mveg).

Deuxième niveau de motorisation, le 1,6 de 100 chevaux, lui aussi à bloc aluminium, et dont l'admission à deux étages (tubulure double circuit) assure 145 Nm de couple maxi (à 3.800 t/mn), des performances de haut niveau (188 km/h) et seulement 7,6 l/100 de consommation moyenne.

Le troisième niveau de motorisation, le seul à se distinguer par le sigle GTi, marque l'introduction dans la gamme Golf d'un 4 cylindres à culasse 20 soupapes de 150 chevaux. Grâce à la suralimentation par turbocompresseur, à la tubulure d'admission de longueur variable et au variateur de calage agissant sur l'arbre à cames d'admission, le couple délivré atteint 210 Nm et reste supérieur à 160 Nm entre 2.500 et 5.000 t/mn. La Golf 1,8 atteint 100km/h en seulement 8"5 et elle est capable de dépasser 215 km/h (sur circuit), ce qui en dit long sur son potentiel et son agrément. Tout en ne consommant que 7,8 litres en moyenne (toujours selon la nouvelle norme Mveg).

Alternative unique, surtout dans le segment A, Volkswagen propose une deuxième motorisation 150 ch. Si elle offre, logiquement, les mêmes performances que le 1,8 turbo, cette nouvelle proposition 2,3 litres se distingue par son nombre impair de cylindres, 5 en l'occurrence et par l'onctuosité de son caractère, directement comparable à celui du VR6 dont il dérive. De quoi justifier pleinement une saine concurrence avec le turbulent 4 cylindres, chacun ayant ses partisans.