

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

Moteur: 4 cylindres en ligne; 16 soupapes; 1985 cm³; 175 ch à 5300 tr/min; 27,8 mkg à 3000 tr/min; alimentation par injection électronique; turbo non refroidi; allumage électronique; refroidissement de l'air de suralimentation.

Transmission: aux roues avant; boîte 5 rapports.

Freins: disques ventilés à l'AV; disques à l'AR.

Dimensions (mm): L/l/h: 4680/1690/1400.

Habitabilité (mm): largeur aux coudes AV/AR: NC.

Poids (kg): 1.345.

PERFORMANCES MESUREES

Vitesse maxi: 209,5 km/h.

Accélérations:

400 m D.A.: 15,8 sec.

1000 m D.A.: 29,6 sec.

Reprises à 40 km/h:

en 4e: 400 m: 18,6 sec.; 1000 m: 33,4 sec.

en 5e: 400 m: 21,5 sec.; 1000 m: 38,5 sec.

CONSUMMATION (en l/100)

Selon les normes: 6,5/8,3/12,4

Pendant l'essai:

(l/100): moyenne: 15,0; mini/maxi: 11,0/23,9.

Autonomie au rythme de l'essai: ± 420 km.

Prix (au 1/7/88): 266.800 F.

Puissance fiscale: 9 CV.

Note Moniteur: 15,8/20

Essai Moniteur: n° 866 du 05/02/87

Prix de revient kilométrique:

(3 ans-15.000 km/an) 5,17 F.

SAAB 900 TURBO 16

Transformer la lourde Saab 900 en cabriolet, il fallait quand même oser. Mais celui qui a pris la responsabilité du projet peut être chaudement félicité car le résultat est vraiment remarquable. L'originalité du cabriolet suédois tient sans doute dans sa beauté faite de contrastes. Son aspect pataud se marie en effet assez mal avec l'idée que l'on se fait généralement d'une voiture découverte et il en résulte une sorte de beauté brute, une agressivité teintée de force tranquille tout à fait unique dans le genre. Celles-ci s'accordent d'ailleurs parfaitement avec la personnalité du moteur turbo, dont la hargne à hauts régimes n'a d'égal que son manque de docilité dans les basses rotations. Celui-ci est en effet pénalisé par un temps de réponse qui semble aujourd'hui important. Démodée également, la partie châssis qui supporte assez mal une utilisation quelque peu sportive, le manque de motricité, l'imprécision du train avant et la sensibilité au vent latéral étant les principaux griefs à adresser à ce cabriolet. Mais il est vrai qu'il s'agit là de défauts bien

POUR

- Ligne originale
- Capote électrique
- Equipement/ finition/ confort
- Mécanique performante

CONTRE

- Comportement routier perfectible
- Temps de réponse du turbo

mineurs en regard des qualités de confort qu'il offre en contrepartie. A la très bonne qualité des sièges et du cuir s'ajoutent en effet un système de chauffage très performant pour l'hiver et un conditionnement d'air qui ne l'est pas moins pour l'été, sans parler du raffinement de la finition et de l'équipement, mais sans oublier non plus le très agréable fonctionnement électrique de la capote.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Moteur: 1781 cm³; 112 ch à 5800 tr/min; 15,3 mkg à 3500 tr/min; alimentation par injection mécanique; allumage transistorisé.

Transmission: aux roues avant; boîte 5 rapports.

Freins: disques ventilés à l'AV; tambours à l'AR.

Dimensions (mm): L/l/h: 3815/1630/1400.

Poids (kg): 965.

Habitabilité (mm): largeur aux coudes AV/AR: 1325/n.c.

PERFORMANCES MESUREES

Vitesse maxi: 174,2 km/h.

Accélérations:

400 m D.A.: 16,7 sec.;

1000 m D.A.: 31,8 sec.

Reprises à 40 km/h en 4ème et 5ème:

400 m: 18,0 sec. et 21,0 sec.;

1000 m: 34,0 sec. et 37,8 sec.

CONSUMMATION (l/100)

Selon les normes: 6,1/8,4/10,6;

De l'essai:

moyenne: 11,8; mini/maxi: 9,5/15,4.

Autonomie (pendant l'essai): ± 470 km.

Prix (au 01/07/88): 115.650 F.

Puissance fiscale: 9 CV.

Note Moniteur: 15,3/20.

Essai Moniteur: n° 851 du 10/07/86.

Prix de revient kilométrique:

(3 ans-15.000 km/an) 2,81 F.

VW GOLF GLI

Préésenté en 1979 au salon de Genève, le cabriolet Golf est sans doute, en partie, à l'origine de la renaissance du cabriolet. Son succès inattendu a en effet poussé la plupart des constructeurs à en proposer un dans leur gamme. Issue de la Golf GTI première version, la GLI se distingue par une grande qualité de fabrication, et en particulier par une rigidité parfaite qui lui permet de conserver un comportement routier quasi parfait, très proche de celui de la berline. Il faut dire que chez VW on n'a pas lésiné sur les renforts. Ils sont bien présents dans l'habitacle, au point de gêner les tibias des passagers avant et d'influer sur la position de conduite, trop haute. La capote est suffisamment épaisse que pour ne pas être bruyante, alors que son maniement est facile et rapide. Elle est équipée d'une lunette arrière rigide et chauffante, ce qui garantit une bonne visibilité arrière, bien que l'angle soit quelque peu réduit par la dimension forcément limitée de la vitre. Totalemment dépassé du point de vue aérodynamique, le

POUR

- Moteur agréable.
- Comportement routier.
- Maniabilité capote.
- Lunette AR rigide.

CONTRE

- Intérieur triste.
- Performances.
- Position de conduite trop haute.

cabriolet Golf est nettement distancé en performances par ses concurrents plus récents. Cela n'enlève rien au plaisir de conduite que l'on y ressent, notamment grâce à la souplesse de l'excellent moteur 1800 de 112 ch. Mais quel malheur que VW ait cru bon de l'affubler d'un kit carrosserie juste digne du dernier customiseur local!

