

Essai Volkswagen Golf 8 GTI : Une icône intemporelle

écrit par Nicolas Vandersleyen



Bien connue des amateurs de voitures de sport, les versions GTI des VW Golf ne cessent de plaire et d'attirer du public. En effet, depuis 1974, Volkswagen s'est créé **une véritable icône** de la voiture **compacte familiale sportive** en déclinant chaque version des Golf en version GTI et plus récemment en version « R », encore plus radicale. Au fur et un mesure des années, les Golf GTI n'ont cessé d'être plus puissantes, plus sportives, mieux équilibrées,... et cette 8^e version ne déroge bien sûr pas à la règle ! Petit tour d'horizon de cet essai...











Présentation de la VW Golf 8 GTI

La VW Golf GTI essayée était munie d'un **moteur turbo essence de 2.0l, développant 245ch entre 5000 et 6000 tr/min et 370Nm entre 1600 et 4300 tr/min**. Associée à cela, nous avons la **boite DSG 7 rapports** bien connue au sein du groupe VAG. Enfin, sur la GTI, ce couple n'est envoyé qu'aux **2 seules roues avant** tandis que la version « R » développant 320ch est en 4 roues motrices. Eh oui, il faut bien que le couple passe au sol ! D'autre, part, cette Golf 8 GTI est également équipée d'une suspension 1,5cm plus basse que les autres Golf et surtout plus dure avec un roulis mieux maîtrisé.









Habitacle de cette Golf

Au niveau de l'habitacle, nous retrouvons l'habitacle tout à fait classique d'une autre Golf avec le **nouvel écran central**, le **combiné d'instrument digital** et le **nouveau petit levier pour la boîte de vitesse**. Si l'ensemble se veut facile à prendre en main et bien pensé, il est dommage que l'écran central ne soit pas plus rapide. Cependant, le volant sport tombe bien en main avec une direction très directe et précise. La seule différence notable par rapport à une autre Golf se situe au niveau **des sièges** qui sont légèrement **baquets avec les appuis têtes intégrés**. Ceux-ci se révèlent **très confortables** au quotidien mais sont massifs pour les **passagers arrière qui manque d'un peu de place et de visibilité**. Enfin, le **coffre** est quant à lui de dimension correcte avec un **volume de 374l** pouvant aller jusqu'à 1230l en rabattant la banquette. Si l'ensemble de cet habitacle est confortable et qu'on ne manque de rien, on est cependant **un peu déçu du niveau de la finition** générale avec plusieurs plastiques durs et des matériaux peu flatteurs.









Sur la route avec la Vw Golf GTI des temps modernes !

Une fois parti sur la route avec cette Volkswagen Golf 8 GTI, on remarque tout de suite la **dureté de la suspension**, même en paramétrage « confort ». En effet, même si GTI signifie « voiture de sport », il faudra s'habituer à être un peu secouer sur les casses vitesses et autres irrégularités de la route. Ça fait partie du concept... **Le moteur et la boîte DSG quant à eux se révèlent rapidement efficaces et bien synchronisés l'un avec l'autre.** En effet, selon nous, cette boîte DSG s'adapte beaucoup mieux au moteur 2.0l essence qu'aux autres 1,5TSI ou 1.0TSI essayés respectivement sur le [VW T-Roc](#) et la [Seat Arona](#). De ce fait, la voiture est toujours dans le bon rapport quel que soit la demande du conducteur et les reprises sont franches et vives quand c'est nécessaire. De plus cet ensemble offre **un grand confort de fonctionnement**. De ce fait, la VW Golf GTI permet une conduite coulée et douce pour transporter la famille ainsi que de belles performances avec **un 0-100km/h en 6,4s** lorsque l'on veut s'amuser un peu. Il est dommage cependant de ne pas avoir plus de changement entre les modes confort et sport. En effet, sur sa concurrente, la [Hyundai I30N essayée](#), le changement entre les 2 modes était tel qu'on aurait cru que nous conduisions une autre voiture. Dans le cas de cette VW, seuls quelques **crépitements très discrets apparaissent à l'échappement** et la boîte se met en sport. D'ailleurs, le son de l'**échappement** est ici relativement **discret**, du moins pour une sportive avec un son légèrement rauque et agréable sans être assourdissant. Néanmoins, en mode sport, seul de légers « pop and bang » se rajoutent.







Une fois que l'on augmente le rythme et que l'on enchaîne les virages sur route avec cette GTI, on remarque rapidement un **bon comportement avec un certain plaisir de conduite**. Il faudra cependant penser à passer l'ESC en mode « sport » pour mieux gérer l'accélération et le patinage (léger sur sol sec) au démarrage. En effet, avec l'ESC normal, l'accélération est coupée à la moindre glissade malgré **le différentiel avant à glissement limité**. On comprend donc pourquoi la version « R » est en 4Motion... Heureusement, du côté patinage, cette VW Golf GTI garde encore une bonne motricité par rapport à la Hyundai I30N cité plus haut. Enfin, seul bémol de l'ensemble : le freinage qui nous semble un peu léger pour attaquer sérieusement sur circuit avec ce bolide ainsi que l'équilibre du véhicule en cas de freinage d'urgence.









La VW Golf 8 GTI, le compromis idéal entre tourisme et sportivité ?

Finalement cette Volkswagen Golf 8 GTI est un bon compromis entre voiture de sport et voiture familiale moyenne pour tous les jours. Néanmoins, il faudra prendre en considération une certaine « soif » du moteur avec une **consommation moyenne de 9,5l aux 100km lors de notre essai** avec un maxima autour de 11l en ville ou en s'amusant et un minima de 8l sur autoroute. D'autre part, il faudra également mettre la main au portefeuille pour se la payer. En effet, une VW Golf démarre à 29 170€ TVAC, la version GTI démarre à 40 465€ TVAC et avec les options :

- Peinture Kings Red : 820€
- Feux de brouillard : 365€
- Système audio Harman Kardon 400watt : 680€
- Travel assist + side assist + emergency assist + park assist + rétroviseurs extérieurs rabattables et chauffants : 710€
- Jantes en alliage léger 18'' Richmond : 655€
- Toit ouvrant panoramique : 1080€
- Phares matriciels LED : 960€
- Système de navigation Discover pro : 355€
- Module hiver : 460,01€
- Préparation livraison : 261,84€

Notre modèle d'essai valait donc 47 141,85€, ce qui nous semble un peu surfacturer pour le blason GTI. A cela, il faut ajouter les taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	685,73€
Taxe de circulation annuelle	486,02€	486,02€	439,36€
Eco malus	/	250€	/

