

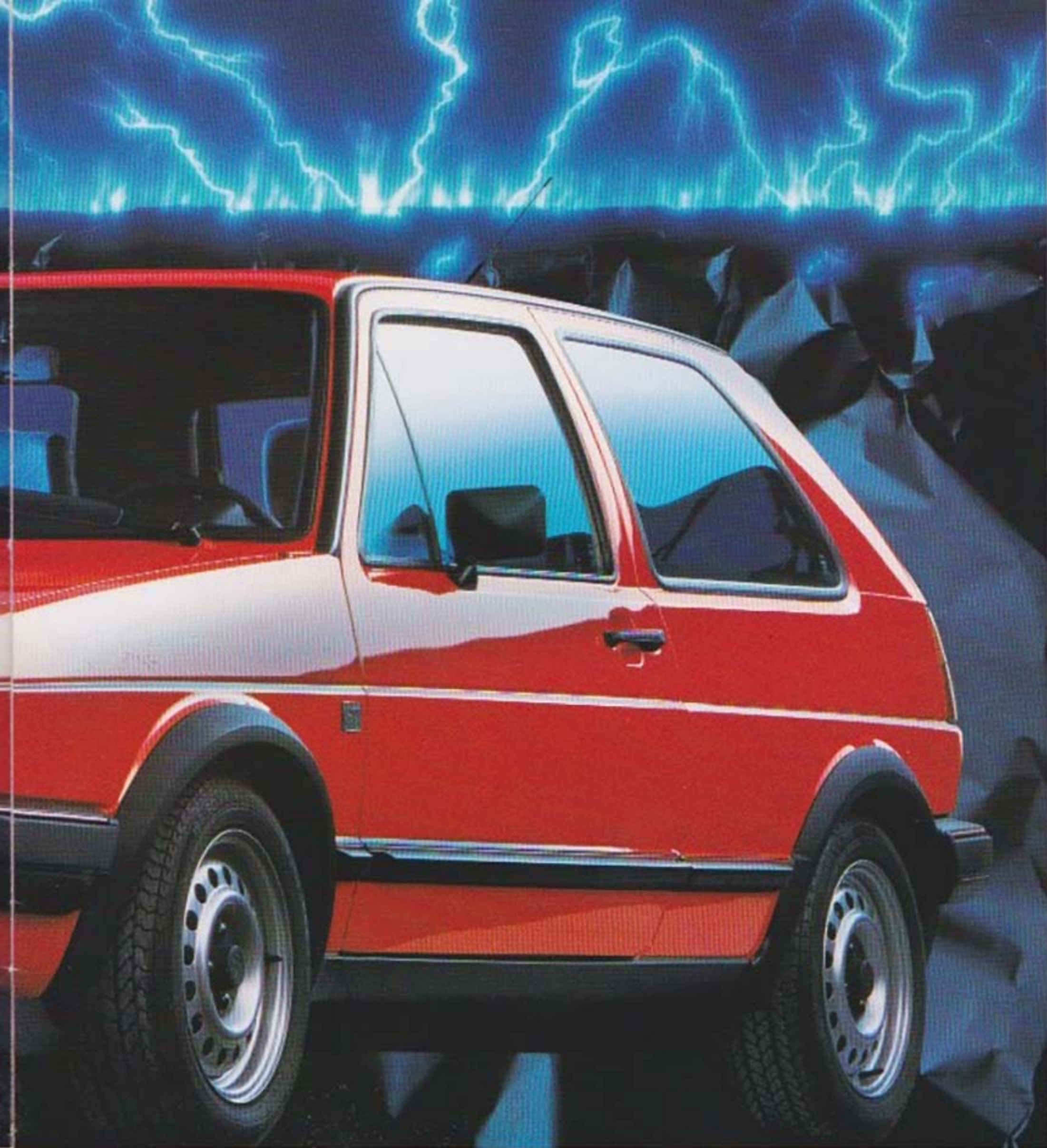
En France: vitres teintées vertes, jantes en alliage léger et deux rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur. Tente de carrosserie en option.

Privilège unique. Nouvelle GTI 16 S.

Avis à toutes les GTI: la ré-
création est finie. Prière de se
ranger bien sagement sur la file
de droite. Voici qu'arrive, au
rythme vertigineux de son dou-
ble arbre à cammes et de ses
16 soupapes, la super-star de la
catégorie: la Golf GTI 16 S.
La réponse de Volkswagen à

ceux qui pensaient que la suc-
cession était ouverte.

A première vue, aucune diffé-
rence spectaculaire avec une
GTI normale, ni même avec une
Golf normale. Question de phi-
losophie, ou de savoir-vivre si
vous préférez. A ce niveau, la
supériorité ne se mesure pas à



l'agressivité d'un kit ou à la débauche d'accessoires.

Par contre, les initiés ou les puristes apprécieront les vitres teintées, les pneus taille basse 185/60 VR 14 sur jantes en alliage léger, le spoiler avec prises d'air pour les freins à disques, les rétroviseurs extérieurs réglables

de l'intérieur, la double sortie d'échappement, l'antenne de toit à amplificateur électronique. Sans oublier la signature 16 S sur la calandre.

Mais attention: la sagesse de la GTI 16 S se limite à la carrosserie. Personne ne peut s'y tromper. Pas même les radars.

Double sortie d'échappement.



En France: lève-glaces électriques et verrouillage central des portières. Autoradio en option (modèle représenté ici non disponible).

Confort unique. Nouvelle GTI 16 S.

Avant de commercialiser la GTI 16 S, Volkswagen l'a testée auprès d'un échantillonnage de clients potentiels. Objectif: mieux connaître les motivations d'achat. Les résultats ont apporté quelques surprises. Si tout le monde a été impressionné par les performances et les qualités

routières, de nombreux participants ont classé en tête l'habitabilité, le confort et la sobriété.

Il faut dire que la 16 S n'a plus qu'un lointain rapport avec le petit bolide rageur et sportif qu'était la GTI à ses débuts. Elle laisse cela à d'autres...

Dans la 16 S cinq personnes



voyagent comme dans un sleeping. Les passagers peuvent converser, lire, dormir pendant que le pilote se débat avec les pièges de la route. Dans la 16 S, même le Monte-Carlo devient un sport de salon.

Autre sujet d'étonnement des essayeurs: la sobriété de la GTI

16 S. Une heure de conduite pied au plancher avait à peine fait baisser la jauge. Ce qui est d'ailleurs confirmé par les chiffres officiels: 6,1 litres de super à 90 km/h, 7,9 à 120 km/h, 10,6 en ville (UTAC). Un record difficile à battre. Sauf pour un chameau durant le ramadan.

Boîte sport 5 vitesses



En France: lave-glaces électriques. Autoradio en option (modèle représenté ici non disponible).

Plaisir unique. Nouvelle GTI 16 S.

Circuit du Castellet, juin 85.
La GTI 16 S est sur la grille de
départ pour des essais chrono-
métrés. Au volant: Walter Röhrl,
triple vainqueur du Monte Carlo.

Le rituel est vite expédié.
Pilote? O.K. Voiture? O.K. Coup
d'œil sur l'ordinateur: R.A.S. Feu
vert pour le tour de chauffe!

Et début du récital! D'abord
moderato pour mettre le lauve
en jambes, puis de plus en plus
vite. Les vitesses passent en
souplesse, les cylindres ronron-
nent de plaisir. Coup de volant à
droite, puis à gauche, les pneus
taille basse s'accrochent obsti-
nément à la piste et les quatre



freins à disques répondent à la plus infime sollicitation.

Au passage devant les tribunes, le missile est sur orbite. L'aiguille flirte avec les 220. Röhrl en profite pour lâcher le volant et piloter avec les genoux. Rien ne se produit, trajectoire au cordeau, virages

comme sur des rails. Une Formule 1 qui musardait par là est doublée en un clin d'œil.

A l'arrivée, les résultats sont éloquentes: de 0 à 100 km/h en 8,5 secondes et des pointes à 208. Röhrl promet de faire mieux la prochaine fois... en se servant des mains.

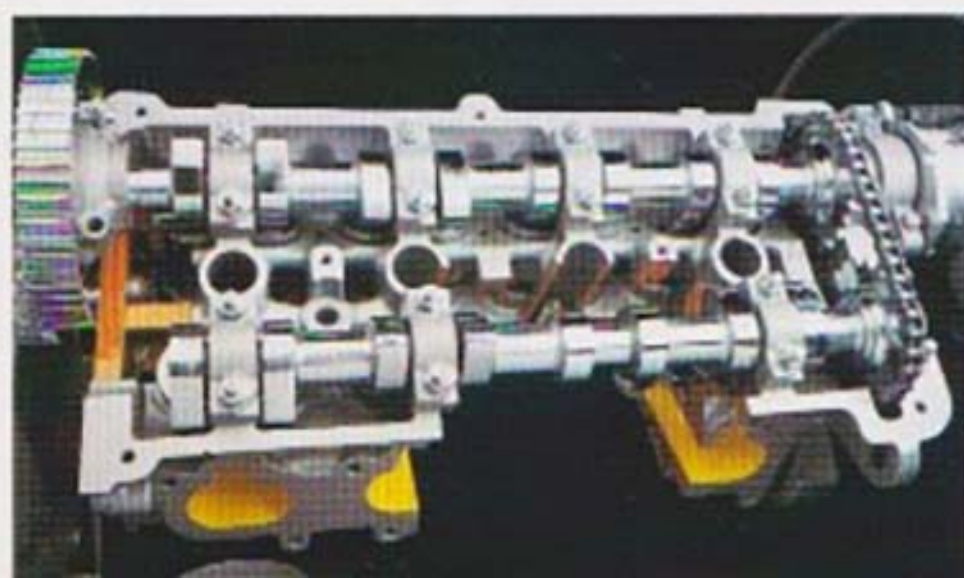
Ordinateur de bord.



Moteur unique. Nouvelle GTI 16 S.

Pour augmenter les performances d'une voiture on augmente en général sa cylindrée. La GTI 16 S adopte une solution plus sophistiquée: culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête, 16 soupapes à poussoirs hydrauliques, allumage électronique cartographique.

La cylindrée ne change pas (toujours 1800 cm³), mais la puissance DIN passe de 112 à 139 ch. Un gain fabuleux, non seulement en vitesse de pointe, mais aussi en accélération. Et quelle sobriété! Les chronos d'un bolide de compétition, associés à l'économie d'une



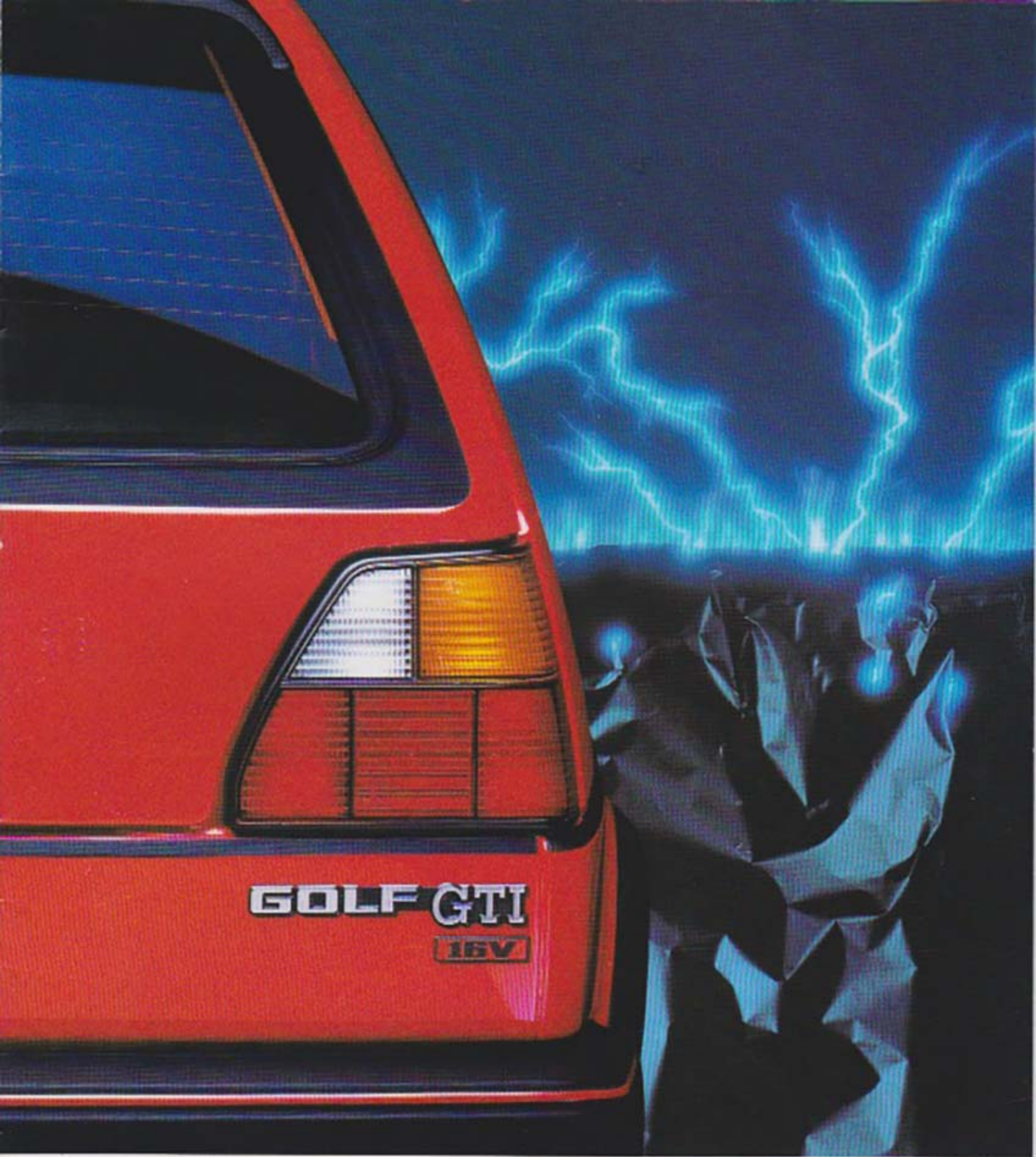
automobile de tous les jours.

Les esprits moroses vont nous dire: quel peut bien être l'avantage d'une voiture montant à 208 km/h lorsque l'on peut se faire retirer son permis pour beaucoup moins que ça? Réponse: la sécurité. L'extraordinaire sécurité qu'apporte une

réserve de puissance. Pour démarrer en pole position au feu rouge, dépasser en un clin d'œil un cortège de camions, bref pour sortir de la mêlée et s'éclaircir l'horizon.

La puissance n'est pas un luxe lorsqu'elle se traduit par davantage de sécurité.

Double arbre à cames en tête, 16 soupapes.



GTI 16 S. L'unique.

