

SOPRESS ET VOLKSWAGEN PRÉSENTENT

BOLIDE



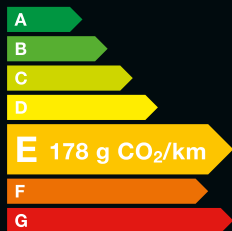


**GTI, la voiture
d'une époque.**





Quelle que soit l'époque.



Modèle présenté: Nouvelle Golf GTI Edition 50 avec options.
Plus d'informations sur volkswagen.fr

Pour la gamme Nouvelle Golf GTI Edition 50: consommation en cycle mixte (l/100km) 7,6 min - 7,8 max; rejets de CO₂ (g/km) 173 min - 178 max (WLTP). Valeurs au 01/01/2026, susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur volkswagen.fr

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

GTI

50 ANS DE PASSION COMMUNE

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

ÉDITO

Il paraît que les idées les plus novatrices sont nées dans un garage.
En 1975, alors que Steve Jobs conçoit le premier Apple en Californie,
un groupe d'ingénieurs de chez Volkswagen invente un véhicule mythique.
L'idée est simple: prendre une voiture compacte, lui greffer un cœur
un peu trop grand et laisser les gens se débrouiller avec leurs émotions.
La Golf GTI voit officiellement le jour l'année suivante, en 1976.

Depuis 50 ans, on l'a vue traverser les générations, les régions,
les classes sociales, les modes, les péages, les embouteillages, les amours
et les nuits blanches. Elle a tout connu, et elle a fait tout vivre à ceux
qui ont partagé un bout de chemin avec elle. La Golf GTI, ce n'est pas
qu'une histoire de mécanique, c'est aussi une histoire de sensations:
le bruit du moteur, la main qui serre un peu trop fort le levier
de vitesse, le frisson d'une accélération soudaine.

Ce sont toutes les histoires de ce morceau de pop culture que nous avons
choisi de vous raconter ici. Cinquante ans après sa création, les voitures
ont changé, les routes ont changé, le monde a changé, mais la Golf GTI,
avec ses éternels sièges en tartan, continue de convoquer
les mêmes souvenirs et de provoquer
les mêmes émotions.
En route!

OURS

BOLIDE édité par SO PRESS,
S.A.S au capital de 543 334 euros.
RCS n° 445391196.
15 rue du Ruisseau 75018 Paris

RÉDACTION / CONCEPTION

Directeur de la rédaction Franck Annese
Rédaction en chef Arthur Jeanne
French Correction Noémie Pennacino
Comité de rédaction Baptiste Brenot,
Julien Duez, Nicolas Fresco, Hugo Geraldo,
Sylvain Gouverneur, Ulysse Llamas
Direction artistique et conception
graphique Élyse Delahaie
Couverture Nicolas Ridou pour Bolide

ADMINISTRATION

Président et directeur de la publication Franck Annese
Actionnaires principaux Franck Annese,
Pierre-Antoine Capton, Édouard Cissé, Patrick Haddad,
Serge Papin, Stéphane Régy, François Saugier

Directeur général Éric Karnbauer
Directeur du développement Brieux Férot
Direction administrative et financière
Baptiste Lambert, avec François Natali
et Michaël Simsolo

ABONNEMENT

Offres d'abonnement www.boutique-sopress.net
Responsables abonnement
Louise Besse et Vincent Ruellan
Contact: abonnement@society-magazine.fr
15 rue du Ruisseau 75018 Paris
ISSN: 2426-5780
Commission paritaire n° CPPAP: 0430 D 92677
Imprimé par Léonce Deprez; Distribution MLP
Copyright SOCIETY

PUBLICITÉ

H3 média - 15 rue du Ruisseau 75018 Paris
01 43 35 82 65 - E-mail: prenom.nom@sopress.com
Directeur Guillaume Pontoire

Directeur de la publicité Jean-Marie Blanc
Cheffes de projet Olivia Boulnois, Angie Duchesne

DIFFUSION

Agence BO CONSEIL
Directeur Otto Borscha

Origine du papier: Perlen en Suisse
Taux de fibres recyclées: 63%
Piot: 0,012 Kg/tonne
Certification: PEFC



Tous droits de reproduction réservés. L'envoi de tout texte, photo ou document implique l'acceptation par l'auteur de leur libre publication dans la revue. La rédaction ne peut être tenue responsable de la perte ou la détérioration de textes ou photos qui lui sont adressés pour appréciation.



Créée par nos designers
et quelques millions
d'illustres inconnus.



SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

GTI

50 ANS DE PASSION COMMUNE

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer

SOMMAIRE

8

Autorama

Bienvenue dans la galaxie Golf GTI!

9

La GTI en chiffres

Combien de Golf GTI Mk2 ont été produites? La réponse à cette question ici.

10

Story

La petite histoire derrière la création d'un véhicule mythique.

14

Giorgetto Giugiaro

Le plus grand designer de l'histoire de l'industrie automobile est un dandy italien touche-à-tout.

12

50 ans de GTI

L'évolution des bolides GTI, de leur création à aujourd'hui.

18

Fan club

Plus qu'une simple voiture, leur GTI est un compagnon de route avec lequel ils ont vécu des aventures formidables. Ils ouvrent la boîte à souvenirs.

26

Gaëtan Mangin

Spécialiste des *youngtimers*, le sociologue a écumé les rassemblements automobiles pour mieux comprendre l'attachement des gens à leur véhicule. Décryptage.

30

Carnet de route

Que peut bien raconter un journaliste pas du tout automobile en virée sur les routes provençales au volant d'une Golf GTI? Réponse page 30.

50

Test

Quelle GTI est faite pour vous?

46

Tibor Juhasz

Il est né à l'est du rideau de fer et s'est lancé dans le design automobile après des études de sculpture. Volkswagen lui a confié une mission sensible: projeter l'ADN GTI dans l'ère électrique. Tout cela valait bien un entretien.

38

Réclame

Avec la GTI, la marque Volkswagen ne s'est pas contentée de lancer une voiture, elle a inventé un ton à base de pubs impertinentes qui fleurissent bon les eighties. Plongée dans les archives d'une révolution publicitaire.



GTI

Parfois,
3 lettres suffisent
pour écrire une
longue histoire.

GTI

50 ANS DE PASSION COMMUNE

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

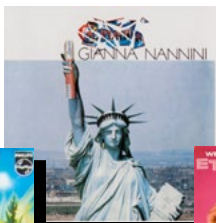
LA MUSIQUE



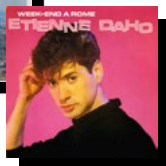
Ryan Paris –
Dolce vita



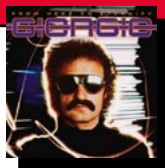
Kraftwerk – Autobahn



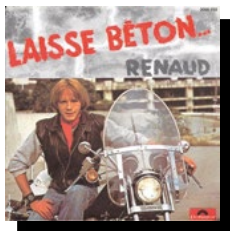
Gianna
Nannini –
California



Étienne Daho –
Week-end à Rome



Giorgio Moroder
– From Here
to Eternity



Renaud –
Laisse béton

LES OBJETS



Rubik's Cube



Appareil photo
Polaroid

AUTO RAMA

Objet culte de la fin des années 1970,
la Golf GTI Mk1 convoque une époque,
tout un univers de références culturelles
et une esthétique fonctionnaliste.

Bienvenue dans
la galaxie!

LE LOOK

Lunettes Ray-Ban
Aviator



Montre
Casio
F-91W
digitale



Adidas Stan Smith



Veste
Harrington

Jean
Levi's 501



Tourne-disque
Audio 310 de Braun,
par Dieter Rams



Flipper
électronique
Gottlieb



Nintendo
Game &
Watch



Walkman
Sony

GTI EN CHIFFRES

3

Le nombre de lettres dans le sigle GTI, pour "Grand Tourisme Injection".

325

Le nombre de chevaux de la Golf GTI Edition 50, contre 110 pour la première Golf GTI.

846

En kilos, le poids de la première Golf GTI. Une légèreté aujourd'hui impensable, qui explique son agilité légendaire et son comportement semblable à celui d'un karting.

50

En années, l'âge de la Golf GTI. De la Mk1 à la Mk8.5, elle est l'une des rares sportives à ne jamais avoir quitté le catalogue.

503

Le nombre de chevaux de la GTI Roadster Vision Gran Turismo... dans le jeu vidéo *Gran Turismo 6*. Un fantasme devenu culte.

5 000

Le nombre d'unités de la première Golf GTI prévues au départ par Volkswagen. Finalement, près de 462 000 exemplaires ont été vendus entre 1976 et 1983!

1.6

En litre, la capacité du moteur de la première Golf GTI.

7'46"13

Le temps record –pour une Golf de série– réalisé par le pilote allemand Benny Leuchter sur le Nürburgring (20,832 kilomètres) au volant de la GTI Edition 50, le 13 juin 2025.

200

Le nombre de Lupo GTI vendues en France. Une micro-GTI devenue culte chez les puristes.

0

Le nombre de fois où une Golf GTI a été équipée d'une transmission intégrale. Un fait technique rarement mis en avant, mais fondamental pour comprendre l'ADN du modèle.

5

Le nombre de continents sur lesquels la Golf GTI a été produite ou vendue.

628 000

Le nombre d'exemplaires produits de la Golf GTI Mk2.

900

Le nombre de GTI Rabbit Edition (le nom de la Golf en Amérique du Nord) mises en circulation au Canada. C'est, aujourd'hui, l'un des modèles les plus prisés.

5,3

En secondes, le temps que met l'Edition 50 pour passer de 0 à 100 km/h, soit presque quatre seconde de moins que la première Golf GTI.

AUX ORIGINES DU MYTHE

La première voiture de la gamme GTI a vu le jour en 1976, mais l'histoire démarre en réalité deux ans plus tôt. En 1974, une poignée d'employés de Volkswagen commence à plancher dans le plus grand secret sur une variante plus sportive de la Golf. Avec comme résultat la naissance d'un des modèles les plus iconiques de l'histoire de l'automobile.

PAR JULIEN DUEZ

Pour beaucoup, la décennie 1970 est synonyme de révolution. Le mouvement hippie proclame par exemple qu'un autre monde est possible et propage son message de paix et d'amour à bord de la

mythique Coccinelle de Volkswagen. Mais à Wolfsburg, au siège de la firme allemande, les années 1970 symbolisent une autre révolution: l'abandon des formes arrondies et du "tout à l'arrière" de la *Käfer* (le surnom de la Coccinelle, en VO),

au profit d'une traction avant aux lignes plus anguleuses, plus dynamiques, bref, plus sportives. Ainsi naît la Golf en 1974, un véhicule à la fois léger, robuste et relativement bon marché destiné à une famille de cinq personnes. Bien que le succès de ce modèle dessiné par l'Italien Giorgetto Giugiaro soit immédiat, quelques ingénieurs ont un goût d'inachevé en bouche. Comment faire pour que cette voiture sportive en apparence le soit réellement, y compris dans ses performances? Un groupe de travail informel se met alors en place pour tenter de répondre à cette épineuse question, constitué de quatre ingénieurs, deux attachés de presse, le spécialiste en marketing à l'origine du nom "Golf", deux membres du conseil d'administration et une designer. Le choix du terme "informel" n'est pas pris au hasard: cette petite bande de neuf "rebelles" travaille en effet dans le plus grand secret – la direction de Volkswagen ne leur ayant absolument rien demandé ni signé le moindre bon de commande – pour développer une variante plus musclée du dernier modèle, qui vient tout juste de faire son entrée sur le marché.

C'est donc pendant leur temps libre que les membres de la troupe peaufinent leur création, à laquelle ils vont accoler un sigle de trois lettres: GTI, pour "Grand Tourisme Injection". Le moteur EA827



1,6 litre est choisi par son inventeur, Franz Hauk, pour équiper le bébé. Son système d'injection Bosch K-Jetronic, déjà utilisé sur l'Audi 80, constitue une autre révolution en soi. En lieu et place du traditionnel carburateur, il assure fiabilité, performances améliorées et, surtout, puissance. Avec ce moteur de 1 600 centimètres cubes, le premier modèle de la Golf GTI affiche 110 chevaux sous le capot, passe de 0 à 100 km/h en seulement 9,5 secondes, et sa vitesse maximale atteint les 182 km/h – du jamais vu pour une berline compacte destinée au grand public. En parallèle, il se distingue par des éléments de design devenus iconiques. En plus de son pédalier en aluminium brossé, son volant à trois branches et le liseré rouge de sa calandre, son intérieur se remarque au premier coup d'œil grâce au motif tartan qui orne les sièges. Une idée tout droit sortie du cerveau génial de Gunhild Liljequist, une designer allemande (décédée en 2022) qui travaille alors depuis dix ans chez Volkswagen au département des peintures. *“Le noir avait un côté sportif, mais je préférerais de la couleur et de la qualité, confiait l'intéressée dans une interview en 2016, en précisant s'être inspirée de ses nombreux voyages à travers le Royaume-Uni. J'ai toujours été séduite par les tissus haut de gamme à carreaux. On pourrait ainsi dire que la GTI possède une touche de sportivité britannique.”*

Pour l'éternité

Et puis, comment ne pas faire le parallèle entre le nom de la voiture et un sport particulièrement populaire outre-Manche? C'est d'ailleurs de ce rapprochement que naît l'autre trouvaille désormais culte de Gunhild Liljequist: un pommeau de levier de vitesse en forme de balle de golf. *“L'idée m'est venue tout à fait spontanément, a-t-elle un jour confirmé. J'ai juste exprimé à voix haute mes associations d'idées autour du sport et du golf.”* Quoiqu'il en soit, ce qui aurait pu s'apparenter à une note d'humour au milieu d'un concentré de mécanique on ne peut plus sérieux finit par s'imposer comme un élément à part entière



de ce projet dont la direction du groupe a entre-temps eu vent, et qu'elle accueille avec une certaine prudence.

Septembre 1975. Un an et demi après le lancement de la Golf, Volkswagen présente sa version GTI au Salon de l'automobile de Francfort et annonce qu'elle sera produite à 5 000 exemplaires. Une édition limitée censée permettre à l'entreprise de rentrer dans ses frais. Sauf que les chiffres de vente vont dépasser toutes les prévisions: jusqu'en 1984, année du démarrage de la production de la Golf 2 GTI, il va s'en écouler

pas moins de 461 690. Un chiffre qui donne le tournis, mais qui ne suffit pas à comprendre le statut de voiture culte acquis, 50 ans plus tard, par la première née de la gamme GTI. Aujourd'hui, le modèle compte parmi les plus prisés par les collectionneurs automobiles, parfois réunis sous la forme de fan-clubs entièrement dédiés à ce petit bijou intemporel. Quant aux autres mordus du véhicule, ils se réunissent chaque année à l'occasion du GTI FanFest de Wolfsburg. Pas mal pour une voiture née de l'intuition d'un petit groupe informel. ● TOUTS PROPOS RECUEILLIS PAR JD, SAUF MENTION

50 ANS DE GTI

Depuis le lancement de la Golf GTI, en 1976, la gamme mythique de Volkswagen a eu de nombreuses incarnations. Présentation.



1976

Golf GTI Mk1
Scirocco GTI



1984

Golf GTI Mk2



2009

Golf GTI Mk6



2013

Golf GTI Mk7



2014

GTI Roadster Vision
Gran Turismo

**1991**

Golf GTI Mk3

**1998**Golf GTI Mk4
Polo GTI**2004**

Golf GTI Mk5

**2000**

Lupo GTI

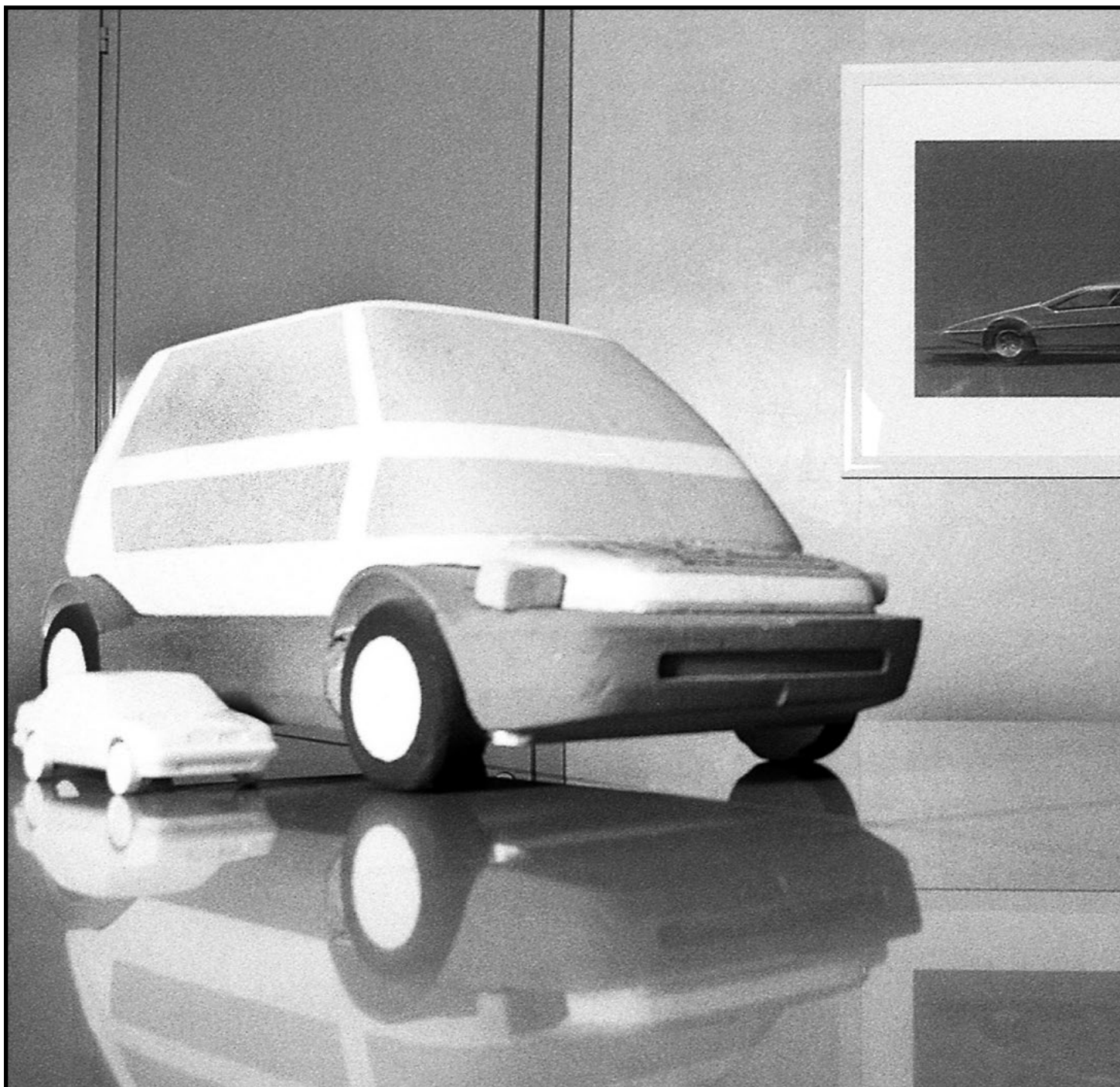
**2023**

ID. GTI Concept

**2025**

Golf GTI Edition 50

LE MAES



TRO

Quel est le point commun entre la Golf Mk1 de Volkswagen, la Lotus Esprit, la Fiat Panda et la DeLorean DMC-12? Toutes sont nées sous le crayon de **Giorgetto Giugiaro**, un génie du design italien, tout simplement. Cela valait bien un coup d'œil dans le rétroviseur pour retracer la trajectoire de cette légende.

PAR BAPTISTE BRENOT ET ULYSSE LLAMAS



GODDARD ARCHIVE 2 / ALAMY

Pour comprendre Giorgetto Giugiaro, il faut l'imaginer dans les rues de Turin, sous le soleil de plomb du mois d'août 1990, au volant d'une voiture unique au monde: un prototype de Jaguar Kensington – *“Simple fantaisie de designer, dont les détails ne sont pas au point”*, précise-t-il. Une voiture grise, à l'allure ultramoderne, que Giugiaro s'est empressé de dessiner pour répondre à une demande du constructeur anglais. Le dandy, avec son épaisse chevelure brune placée sur le côté, retire ses deux mains du volant pour mieux exprimer ses idées. Il gesticule, il est volubile et il fait le show devant Jeremy Myerson, journaliste et fondateur de l'hebdomadaire britannique *Design Week*, venu le rencontrer pour l'occasion. Entre les places Vittorio Veneto et San Carlo, le designer de 51 ans peut s'autoriser quelques largesses sur l'asphalte: il est le prince de sa ville. Pour preuve, tentant d'oublier l'élimination de la Squadra Azzurra par l'Argentine de Maradona en demi-finale de leur Coupe du monde de football à domicile, les Turinois ont à ce moment-là les yeux tournés vers l'exposition rétrospective de son œuvre au Musée national de l'automobile. Dans les mois précédents, ses créations ont aussi été exposées à Tokyo, puis au Centre Pompidou, en plein Paris. Une manière de mesurer son influence et sa renommée. À la tête de son entreprise, Italdesign, un des leaders mondiaux du conseil en conception automobile, il dirige alors plus de 400 employés, dont 35 designers, pour plus de 70 milliards de liras de chiffre d'affaires (39 millions d'euros). Son coup de crayon aurait permis de vendre près de 25 millions de voitures dans le monde, de l'iconique Golf de Volkswagen à la futuriste DeLorean DMC-12 du film *Retour vers le futur*, en passant par la fameuse Lotus Esprit chère à James Bond ou la Fiat Panda.

Dessin, dessin, dessin

Comment devient-on une légende du design automobile? Une façon de répondre à cette question est de se rendre dans la campagne piémontaise. Né en août 1938 dans une famille d'artistes dans la petite ville de Gareggio, le jeune Giorgetto grandit loin des moteurs et des carrosseries. Son père, Mario, comme son grand-père, Luigi, est peintre décorateur, le plus souvent pour les églises du coin. Quand la famille déménage à Turin, plus de 100 kilomètres plus au nord, Mario, voyant que le rejeton tient de lui, l'inscrit à l'Académie Albertina des Beaux-Arts de la ville. *“Gamin, mon père m'obligeait à dessiner et dessiner encore après mes cours. [...] Il voulait que je dessine chaque jour un paysage ou un portrait, et tous les soirs, je devais lui présenter*

mon travail. [...] C'est d'ailleurs à cette époque que j'ai appris à dessiner rapidement et efficacement", racontera Giugiaro en 2009 au magazine *LIGNES/auto*. Mais Mario en veut toujours plus pour son fils et le pousse à suivre des cours de technique dans une école de modélisme en parallèle de son cursus artistique pour parfaire sa formation. "C'était dessin matin, midi et soir." Dans cette école, il apprend à dessiner "un verrou, un tuyau, une table. J'ai alors compris que le dessin n'était pas uniquement figuratif et je me suis astreint à une discipline stricte", confie l'intéressé. Là, il rencontre aussi son destin en la personne d'Eugenio Colmo, illustrateur et caricaturiste, et oncle de l'ingénieur Dante Giacosa, chef de la direction technique supérieure chez Fiat, à qui il montre les croquis de voiture de Giorgetto. Dante est séduit, il le recrute aussitôt pour dessiner des carrosseries. Et voilà comment, à 17 ans seulement, Giorgetto Giugiaro arrive au Centro Stile Fiat, bureau d'études spécialisé dans le développement des voitures de demain. Il s'y forme aux côtés des plus grands, tels que Mario Boano, concepteur d'une Ferrari –qui sera renommée 250 GT Boano. On est en 1955, sa carrière est lancée.

Celle-ci prend une nouvelle dimension en 1959 quand, à 21 ans, il est débauché par la légendaire carrosserie Bertone. "C'était à une période où Bertone était privée de son designer fétiche, Scaglione", se remémore le Piémontais. Nuccio Bertone lui demande tout d'abord quelques esquisses, qu'il griffonne dans la nuit. "Le problème, c'est qu'il n'a pas cru que j'étais l'auteur des dessins que je lui ai présentés, remet-il encore. Je lui ai alors demandé de me confier une voiture à dessiner, et il m'a confié le projet du coupé Alfa Romeo 2600 Sprint. J'ai dessiné ce coupé, en couleurs, pendant la nuit. Le lendemain, Bertone m'a appelé pour me dire qu'Alfa voulait la voiture. [...] Il n'y est pas allé par quatre chemins et m'a demandé combien je gagnais chez Fiat. C'était 80 000 liras en ce temps-là. Il m'en a offert 120 000! Ma, va bene!"

Cette année-là, en novembre, le jeune prodige du design automobile est engagé en tant que chef du centre de style de la maison Bertone, avec une charge de travail décuplée. Alors qu'il était membre d'une équipe étoffée chez Fiat, il se retrouve quelque peu esseulé, si bien qu'il bosse "jour et nuit, dimanches compris". Il participe à la création de l'Alfa Romeo Sprint GT, donc, puis prend à nouveau la tangente en 1965, en laissant dans ses cartons les croquis qui serviront de base à la Lamborghini Miura. Direction Ghia, carrossier spécialisé dans la voiture de sport de compétition. Il y reste près de trois ans, achevant de se faire un nom parmi le gratin de l'industrie automobile italienne, grâce à ses lignes tendues et sans cesse renouvelées. Puis, la trentaine venue, il décide de voler de ses propres ailes, accompagné d'Aldo Mantovani, ingénieur automobile de dix ans son aîné, fort de 19 années d'expérience chez Fiat. Tous deux cofondent, en février 1968, leur propre entreprise, Italdesign, et s'installent dans la banlieue de Turin, à Moncalieri, ville départ, au XIX^e siècle, de la première course automobile de l'histoire du pays.

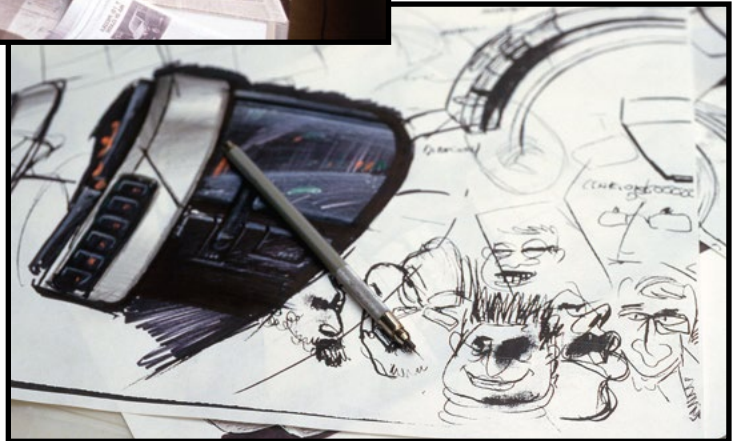
L'Italie sur la carte du design

L'histoire d'Italdesign connaît une brusque accélération en octobre 1969, à l'occasion du Salon de l'automobile turinois, où les croquis présentés sur le stand des deux associés tapent dans l'œil d'un groupe d'ingénieurs

de Volkswagen. Le géant allemand de l'industrie automobile cherche à l'époque un nouveau souffle: les nouveaux modèles de son historique Coccinelle peinent à séduire le marché américain, et il prospecte activement pour trouver le modèle à même de relancer son activité. Les ingénieurs scrutent donc les prototypes qu'ils imaginent capables de relever le défi. Sur les six véhicules sélectionnés, quatre portent le sceau d'Italdesign. "Au mois de décembre, Volkswagen me téléphone et me demande de faire une voiture capable de remplacer la Coccinelle", se souvient Giugiaro, qui s'envole pour Wolfsburg dès janvier 1970. Le constructeur lui commande alors toute une série de modèles, lui transmettant les mesures des véhicules souhaités. Italdesign se charge de donner corps aux demandes. Lors de la visite de l'usine

Son coup de crayon aurait permis de vendre près de 25 millions de voitures dans le monde, de l'iconique Golf de Volkswagen à la futuriste DeLorean DMC-12 du film *Retour vers le futur*

de son commanditaire, Giugiaro tombe sur une Fiat 128 démontée. "Ils voulaient créer une voiture comparable, mais dont la section transversale serait plus petite, et le moteur plus puissant. Nous nous sommes mis au travail très rapidement et, au mois de mai, nous présentons d'abord la Passat, puis, en août, je présentais la Golf." Le nom est tiré du Gulf Stream, un courant océanique chaud de l'océan Atlantique. Lorsqu'il découvre les projections de ce qui deviendra la première Golf, Kurt Lotz, le PDG de Volkswagen, est loin d'être séduit, mais le contexte industriel conduit les actionnaires à faire le choix de poursuivre le projet et de lancer la production. Finalement, de l'aveu même de Giugiaro, la Golf est le produit le plus proche de ses dessins d'origine, quasiment sans que son commanditaire ait retouché son travail. La voiture est commercialisée dès le 29 mars 1974, quelques mois avant la Scirocco, alors que la Passat est sortie des usines en 1973. Toutes les trois ont été dessinées par Italdesign. L'arrivée sur le marché de la Golf est un événement: sept années durant, elle s'impose comme la quatre-roues la plus vendue en Europe et, 50 ans plus tard, elle demeure le plus grand succès continental depuis l'invention de l'automobile. Un succès qui propulse Italdesign et, surtout, Giorgetto Giugiaro dans la légende.



Lors de son 70^e anniversaire, en 2008, ce dernier la reconnaissait aisément comme *“la voiture la plus importante de [sa] carrière”*.

De nouvelles portes s'ouvrent. Giugiaro est libre de se diversifier et, dès 1974, il crée une division du design industriel au sein d'Italdesign, avant de fonder une autre entreprise, spécialisée dans le design industriel hors automobile, Giugiaro Design, en 1981. Puis, en 1995, il fonde Giugiaro Architettura, histoire de prendre part aux nombreux projets architecturaux qui accompagnent l'organisation des Jeux olympiques de Turin prévus pour 2006. Un nouveau succès entrepreneurial, en témoigne l'obtention des projets du nouveau campus universitaire de Turin et du Juventus Stadium. Car le double G est un touche-à-tout: il dessine aussi bien des rames de métro que des wagons de train pour Trenitalia, des appareils photo pour Nikon, des chaussures de ski, des téléphones, une chaise de dentiste ou un casque de pompier... et même une pâte pour l'entreprise agroalimentaire napolitaine Voiello. *“La pâte avait été testée avec toutes les sauces. Elle devait être décorative, architecturale, et retenir la sauce”*, savoure encore Giugiaro,

qui ne digère pas l'échec commercial et les critiques qui ont suivi. En cause, selon lui, la distribution trop limitée et le temps de cuisson trop long. Il n'empêche que la *pasta* de Giorgetto répond malgré tout à ce qu'il perçoit comme la nécessité première d'un design créatif: *“rendre un produit attrayant et charmant”*, tout en respectant *“les contraintes économiques et technologiques imposées. Le but est de distraire du conventionnel, qui peut s'avérer suffocant et paralysant”*. Car si Giorgetto Giugiaro, âgé de 87 ans aujourd'hui, a marqué le monde de l'automobile avec ses dessins modernes, sa dimension visionnaire ne réside pas seulement dans son coup de crayon. Dès 1990, il imagine une industrie réinventée par *“la production de modèles électriques ou hybrides”*. Un souhait exaucé des décennies plus tard, quand le designer Tibor Juhász confiera s'être inspiré de lui pour concevoir l'ID. GTI Concept, premier véhicule 100% électrique de la gamme GTI. La preuve que le concepteur de la voiture la plus populaire d'Europe et de celle de *Retour vers le futur* a toujours été en avance sur son temps. ●

Tous propos recueillis par BB et UL, sauf ceux de Giorgetto Giugiaro, tirés de OTTAGONO N°113, NEWSWEEK DU 3 AOÛT 1990, GRAPHIS N°277 ET LIGNES/AUTO (2009)



Fan



Ils viennent d'un peu partout en France, sont urbains ou ruraux, de générations et de milieux sociaux différents. Leur point commun: **un amour inconditionnel pour la Golf GTI**. Plus qu'une simple voiture, elle est pour eux un compagnon de route avec lequel ils ont vécu des aventures formidables. Ici, ils ouvrent la boîte à souvenirs.

PAR BAPTISTE BRENOT
ET ULYSSE LLAMAS

cw
b



Yves-Laurent, 34 ans, ingénieur motoriste (Meudon)

“Je suis né en 1991, et quand j’étais petit, je jouais à *Gran Turismo 2*, je voulais devenir pilote de rallye. En 2010 –j’avais 19 ans–, mon voisin d’en face, qui avait une Golf, est décédé. Un mois plus tard, sa famille m’a dit: *‘Tu aimes bien les voitures, on n’a pas envie de vendre la Golf à n’importe qui, donc on te la donne.’* Je me suis retrouvé avec une Golf Mk2, un modèle d’octobre 1984. Puis j’ai eu envie d’avoir une voiture plus puissante, et je suis tombé sur ma première GTI, qui m’a coûté 1 000 euros. C’était en 2013, elle avait plus de 250 000 bornes au compteur –aujourd’hui, elle arrive bientôt aux 440 000. J’ai mis les mains dedans et j’ai vraiment appris la mécanique comme ça, au fil de toutes les aventures que j’ai vécues, les pannes d’essence, les réparations de pièce, le circuit de Spa-Francorchamps, les *roadtrips* en Italie, en Espagne, en Allemagne, aux Pays-Bas... Ma GTI, c’est un bijou qui dort dehors et roule par tous les temps. Quand j’accélère, j’entends le papillon, l’admission qui bourdonne, les montées en régime... Le lien avec le moteur et le véhicule est beaucoup plus direct, il n’y a pas de direction assistée, les réactions de la voiture sont beaucoup plus franches, moins aseptisées. Quand je prends un virage serré, je sens que le pneu va travailler. Le moteur GTI est très volontaire, très démonstratif. Il n’est pas forcément le plus puissant, mais il est toujours là, très solide; c’est vraiment un compagnon au long cours. Du point de vue des sensations, c’est génial. J’aime aussi l’aspect rétro. Pour la Golf GTI de 1984, j’ai acheté des petites K7, ça me propulse dans l’ambiance de l’époque où la voiture a été conçue. Quand je roule le soir dans Paris, je me plonge dans cette période que je n’ai pas connue, mais à laquelle j’ai un peu accès à travers l’expérience de conduite de la Golf GTI. J’aime beaucoup l’idée de pouvoir voyager dans le passé le temps d’un trajet en voiture.”



Mathis, 25 ans, consultant informatique (Agen)

“J’ai acheté la Golf GTI Mk7 l’année de mes 20 ans –je l’ai revendue il y a deux ans. Pour la choisir, j’avais fait le tour de pas mal de concessions automobiles. Je m’étais bien renseigné, j’avais regardé des vidéos sur YouTube, j’avais fait mes petites recherches, je regardais les GTI dans la rue. Ce n’était pas un achat sur un coup de tête. J’ai fini par partir en Allemagne, vers Nuremberg, avec mon père. On a pris un bus, puis on a marché pour finir à Erlangen, une ville à côté. C’est là que j’ai acquis ma GTI. C’est une super gamme. J’adore son design. Je le trouve épuré, simple, sans sophistication. Niveau rapport qualité/prix, je dirais qu’il n’y a pas mieux. Elle a quand même 245 chevaux, et elle reste abordable pour un fan de voitures –j’avais mis 23 000 euros, pour environ 70 000 kilomètres. J’aime aussi la qualité sonore, avoir des bonnes basses, pas le son qui grésille quand j’écoute Jul, U2, Christophe Maé ou Drake.”



“Avec mon club de fans de Golf GTI, on a organisé les 40 ans de la première version au circuit de Charade. On tablait sur 100 personnes, on a fini à 220 et 100 véhicules! Cette voiture, c’est entrer dans un groupe. Elle est un peu mythique”

Bertrand



Bertrand, 63 ans, responsable informatique (Issoire)

“J’habite à côté de Clermont-Ferrand, sur la route d’Issoire. J’ai baigné dans l’automobile. Mon grand-père était garagiste, sur Simca à l’époque, et ma mère avait repris son garage. Elle était agent Peugeot. Quand j’étais jeune, même avant d’avoir le permis, tous les jeunes rêvaient d’avoir une Golf GTI, c’était la petite *bombinette* de l’époque. Au moment de la première version, j’avais 14 ans. C’était l’âge parfait pour rêver de voitures, on en discutait avec les copains; il y avait son bruit, sa réputation... Mais arrivé au permis, il n’était pas question que je m’achète ce type de voiture: pour mes parents, le risque d’accident était fort. Les assurances étaient aussi de plus en plus frileuses pour assurer les jeunes. Et puis, c’était clair, je n’en avais pas les moyens. Donc la GTI, pendant pas mal d’années, c’était un rêve qui restait un petit peu sous le manteau. Puis, dans les années 2000, je vois une Golf GTI Mk2 noire s’abîmer dans le garage de mon cousin. Elle me fait très envie. Elle commence à moisir à l’intérieur, je trouve ça triste, et je lui demande à chaque fois que je le vois: *‘Dis donc, Claude, quand est-ce que tu vends ta voiture?’* Il me répond toujours: *‘Je ne la vendrai jamais. Elle sera pour mon fils.’* Finalement, je réussis à le convaincre. On est en 2003, et j’ai enfin ma Golf GTI! C’était une première main, 120 000 kilomètres, donc pas énorme pour une Golf GTI. Elle était saine, même si elle n’avait pas roulé. Aujourd’hui, c’est cette voiture qui me rattache à mon fils. Quand je

l’ai achetée, il n’était pas en âge de conduire; maintenant, il l’a avec lui en Alsace. Un joli cadeau de 150 chevaux. On partage le virus, on fait des sorties tous les deux. Quand il est venu pour Noël, on a retapé la courroie de distribution ensemble. Je me suis aussi inscrit dans un club de fans de Golf GTI. On a organisé les 40 ans de la première version au circuit de Charade. On tablait sur 100 personnes, on a fini à 220 et 100 véhicules! Cette voiture, c’est discuter avec les copains. Quand je la conduis, beaucoup de gens m’arrêtent, me posent des questions. C’est un déclencheur de conversation. Elle est un peu mythique.”

Jérémie, 31 ans, contrôleur tridimensionnel dans l'aéronautique (Figeac)

“J’ai toujours aimé la coupe de la GTI. Donc dès que j’ai eu les sous, je me suis acheté une Golf GTI Mk6. Aujourd’hui, j’ai une Golf GTI Mk7, je la conduis sur circuit. C’est la meilleure voiture que j’aie eue. J’aime le ressenti, avoir un bon châssis, pas trop lourd, une motorisation sympa, sentir la route. J’adorerais aussi avoir une Golf GTI Mk2 ou une Golf Mk4 R32, mais les cotes sont délirantes. Le marché devient n’importe quoi. On tue la passion par la spéculation, c’est dommage. Pour moi, il faudrait que les gens profitent plus de leur voiture, qu’ils ne la laissent pas seulement dans leur garage. Je bricole un peu. J’optimise le châssis, le moteur, pas l’esthétique. On est tout un groupe de potes, on s’entraide, on traîne sur Leboncoin, c’est super. On va rouler ensemble au circuit, on adore ça. On fait de la mécanique, on discute beaucoup de voitures. Le circuit, j’y vais aussi avec ma copine, on partage cette passion pour les voitures. On avait la même Golf 6 R, on s’est rencontrés en discutant de ça. Elle était du Nord de la France, et aujourd’hui, on vit ensemble. Et on a la même Golf GTI Mk7!”



Guillaume, 23 ans, chef d’atelier (Taverny)

“Il y a moins de six mois, j’ai acheté une Golf GTI Mk7, c’est ma première voiture. J’ai suivi pendant un an une formation de technicien de service après-vente chez Volkswagen, donc je la connaissais un peu, et j’avais quelques attentes. J’aime bien les caractéristiques, on ressent bien les chevaux. Je fais un peu de circuit –j’irai à Clastres fin mars–, et je voulais quelque chose de polyvalent. J’ai deux autres potes qui ont une GTI, et on fait ça entre nous, on essaye de se faire cinq ou six circuits par an. Le Mans, Dijon, les runs de Clastres... Ça commence à chiffrer! C’est mon kif, c’est mon passe-temps. Il y a le côté compétition qui est cool: imaginons que sur le circuit, je prenne une courbe d’une manière, mon pote essaye de me suivre d’une autre manière, j’essaye de lui coller au cul pour lui mettre un peu de pression, etc. J’adore la conduite, j’ai baigné dedans grâce à mon papa. Avec ma Golf, je peux rouler tous les jours, même s’il neige. Je lui ai fait faire 10 000 kilomètres en quatre mois –c’est énorme!–, et j’ai prévu de partir en vacances avec. Je vais la garder un petit moment.”

Félicia, 26 ans, fabricante de pièces d’avion (Saint-Jean-Mirabel)

“J’ai acheté ma Golf 7 GTI il y a quelques mois, en juin 2025. J’avais une Golf 6 R avant. Je suis passée à la GTI parce que j’ai envie de faire de la piste. Je préfère privilégier la sécurité et un grand kif sur circuit plutôt que de me mettre en danger sur les routes. J’ai hâte de prendre confiance en ma conduite, d’avoir les bons réflexes. Je vois ça comme une autre façon d’apprendre la vitesse. Il fallait donc que je trouve la voiture la plus apte. La GTI est top: elle n’a pas un très gros gabarit, les tarifs sont accessibles, la traction et le gain de poids sont impeccables, la conduite est assez facile, et esthétiquement, elle me plaît. Quand j’étais ado, j’aimais un peu les voitures, mais je n’avais jamais vraiment creusé cette passion, c’est venu avec une ancienne connaissance. De manière générale, peu de femmes sont passionnées de voitures, c’est un monde beaucoup associé aux garçons. Et le fait qu’il y ait peu de femmes, ça donne pas forcément envie d’y aller... Pourtant, beaucoup de filles ont un sacré coup de volant! Mais après l’achat de ma voiture, c’est allé super vite, j’ai rapidement fait des rencontres, je me suis sentie intégrée dans le cercle. Il y a les amis, les événements automobiles, les rassemblements et les réseaux sociaux, avec lesquels il est super facile de rencontrer plein de monde. C’est comme ça que j’ai rencontré mon copain, qui fait beaucoup de circuit. Dès que les beaux jours arriveront, ‘ma Titine’ ira dessus. Je l’appelle ‘ma Titine’ parce que c’est mon petit bébé, je ne la considère pas comme une simple voiture. En attendant, j’ai acheté une plus petite voiture pour aller au travail.”



**François, 72 ans,
chef d'entreprise
(Cabrières-d'Avignon)**

“J’ai acheté une Golf GTI MK1 gris métallisé en 1981. C’était une voiture géniale parce que ce n’était pas tape-cul, c’était léger, c’était vachement sympa à conduire. Neuf cents kilos pour 110 chevaux, c’était vraiment une voiture révolutionnaire. À l’époque, je pilotais un peu, j’ai fait deux rallyes avec. Le premier, je me suis planté au deuxième virage. Le second, Pétrole-Provence, s’était mieux passé. Une fois, je suis allé au concert d’UB40 au Théâtre de verdure de Gémenos avec ma compagne, et quand on est sortis, la Golf n’était plus là. On l’a retrouvée un peu plus tard sans roues et sans sièges à l’avant. Finalement, on a réussi à la remettre sur pied, et puis un jour, je l’ai vendue au mécanicien d’un garage de Valréas. J’ai recroisé le type quelques mois plus tard et il m’a dit: *“Je ne sais pas pourquoi, mais avec votre voiture, j’enrhume tous mes copains qui ont aussi des Golf GTI.”* Pourtant, il ne l’avait pas du tout bricolée. Il faut croire qu’elle avait quelque chose de spécial.”





**Philippe, 56 ans,
livreur de carburant
(Hauteville-Lompnes)**

“Je suis originaire d’Hauteville-Lompnes, dans l’Ain. C’est une terre de moyenne montagne, à 900 mètres d’altitude. On vit dans les sapins, on fait du ski. On a des conditions de vie sublimes. C’est un super coin proche de la nature et, en même temps, on est à environ une heure et quart de toutes les grandes villes, Lyon, Annecy, Genève, Chambéry. On n’a pas le choix d’avoir une voiture ici, vu la configuration du terrain, elles font partie de notre quotidien. On a aussi la chance d’avoir des beaux virages. Il vaut donc mieux aimer ça. J’ai une Golf GTI depuis mes 20 ans. Mon frère l’a achetée en 1985. À l’époque, il bossait à Lyon et j’adorais quand il venait me chercher avec, le vendredi soir, à la sortie du CAP. Il me l’a vendue en 1989. Je l’ai un peu utilisée, et puis pendant treize ans, elle est restée stockée. En 2006, je l’ai vidée, je l’ai démontée, et je l’ai toute refaite à neuf. Ça m’a pris deux ans. Ensuite, j’ai découvert le club, les sorties voiture, la passion de la voiture ancienne. On est allés dans plusieurs endroits, en France, en Belgique, partout. La voiture a 43 ans maintenant. Ma fille a 23 ans, elle l’aime bien. Elle finira par l’avoir.”

**Jean-Marc, 69 ans,
tour-opérateur à la retraite
(Montereau-Fault-Yonne)**

“Quand la première Golf GTI sort, en 1976, j’ai 20 ans et je n’ai pas les moyens de l’acheter. En 1984, je veux en acheter une, mais c’est la fin de la première série, et le concessionnaire n’en a plus. J’achète finalement une GTI Mk2 en 1987. Le coup de foudre est immédiat. À l’époque, je vivais en Angleterre. Je l’ai achetée en France, et à peine sorti de chez le concessionnaire, je suis rentré directement avec. Plus tard, en 2008, quand elles ont commencé à être considérées comme ‘collectionnables’, j’ai acheté une GTI première série de 1981, pour retrouver mes sensations de gamin. J’avais 52 ans et j’ai voulu avoir la voiture dont je rêvais à 20 ans. Ces voitures, elles avaient une ambiance particulière à l’intérieur, une odeur particulière, un bruit particulier, impossibles à décrire. Aucune marque n’arrivait à égaler la Golf, c’était le must! Aujourd’hui, je roule en Golf GTE.”

**“Ma Golf
GTI a 43 ans
maintenant.
Ma fille a
23 ans, elle
l’aime bien.
Elle finira par
l’avoir”**

Philippe

Gilles, 61 ans, consultant (Belfort)

“J’ai baigné dans l’ambiance dès tout petit. Ma mère était concessionnaire Volkswagen. En 1978, elle a eu sa première GTI, une vert Inari. On faisait des chronos en montant à l’Alpe d’Huez avec, et on mettait quatre épingles à mon frère qui roulait en BMW! J’avais 14 ans, et rien ne rivalisait. Cette voiture m’a immédiatement séduit. Avec la GTI, tu faisais la loi. C’est une auto fabuleuse. S’il ne devait en rester qu’une, ce serait celle-ci. Je suis plus à l’aise derrière le volant que sur mes deux jambes. C’est vraiment le prolongement de moi-même – ça fait quand même 40 ans que je roule avec. Il y a quelque temps, je suis tombé malade, les médecins m’ont dit qu’il ne me restait que trois ou quatre mois. J’ai directement pris ma Golf, je suis monté au Ballon d’Alsace. Finalement, je m’en suis sorti. Avec ma Golf, c’est fusionnel. Si demain je ne peux plus conduire, elle restera là. Cette auto, si tu la connais, elle te pardonne tout. Elle est très légère, elle ne te fait jamais de vacherie. Dedans, il n’y a pas de radio, c’est juste elle et moi. Je lui parle. Un jour, j’ai laissé le volant à mon filleul, qui conduit affreusement mal. Comme on était quatre dedans, elle ne réagissait pas très bien. À un moment donné, je lui ai dit de prendre le prochain virage en troisième, il l’a pris en quatrième! Je lui ai dit ‘Tu t’arrêtes’ et j’ai repris le volant. Il n’a jamais retouché la voiture.”

Olivier, 69 ans, président du club Golf GTI série 1 (Nantes)

“À l’époque de sa sortie, la GTI, c’était la voiture qu’il fallait avoir. J’ai acheté la première version toute neuve, pour 41 000 francs (31 000 euros, *ndlr*). Une GTI, c’est la voiture d’une vie. Aujourd’hui, je l’ai encore, elle est dans un garage. Bon, j’ai quand même changé le moteur. Je me suis marié avec, mes enfants se sont mariés avec, je les emmenais à l’école avec, on est partis en vacances avec. Quand on regarde nos photos de voyage, on voit toujours la GTI. Dans les années 1980, on a mis une caravane derrière pour partir dans le Massif central. On a vécu plein d’aventures. Par exemple, une fois, je m’étais réveillé pendant la nuit, j’entendais son moteur, ce bruit assez fort, puissant, typique de cette voiture. Je me suis tranquillement rendormi, mais le matin, au moment de partir au travail, la voiture avait disparu! J’ai filé porter plainte à la gendarmerie, un peu énervé. Dans la semaine, j’ai reçu un appel de la police: la voiture avait été retrouvée à Ligné, à l’autre bout du département. Des gens avaient essayé de cambrioler une banque avec! Ils avaient bien choisi, puisque les estafettes des gendarmes étaient bien trop lourdes pour les rattraper.” ● PROPOS RECUEILLIS PAR BB ET UL



“La Golf GTI symbolise la valorisation d’objets ordinaires”

Docteur en sociologie à l’université d’Artois,
Gaëtan Mangin a consacré sa thèse de doctorat
 aux utilisateurs de *youngtimers*, ces modèles de voiture
 pas complètement anciens, mais qui ont tout de même
 une longue histoire derrière eux. Parmi eux, la Golf GTI,
 dont le succès continu n’est en rien dû au hasard, selon lui.

PAR JULIEN DUEZ

ILLUSTRATIONS: MAXIME LACOMBE POUR BOLIDE

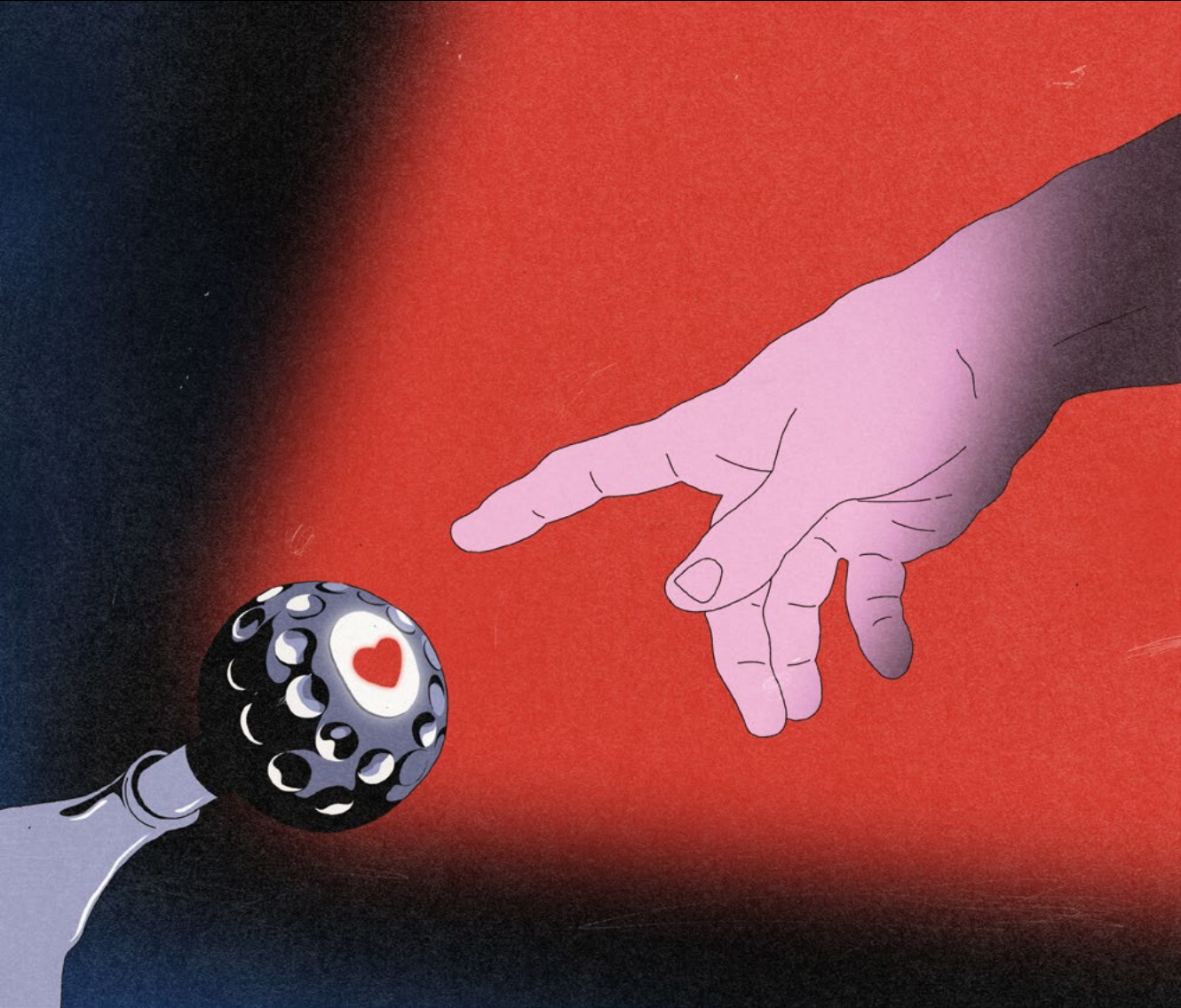
Avez-vous un rapport particulier à la voiture? De prime abord, je serais tenté de répondre non car mon père ne m’a jamais emmené sur des rassemblements de collectionneurs et que mon grand-père n’avait pas de vieille Jaguar dans laquelle il m’aurait fait monter. Mais c’est une question piège parce qu’en réalité, tout le monde a un rapport particulier à la voiture, qui est un objet d’encastrement biographique, comme on dit en sociologie. En des termes plus simples, la voiture joue un rôle dans la biographie d’une personne, elle est souvent un élément constitutif de son identité et plusieurs éléments de sa vie y sont rattachés. Pour ma part, j’ai grandi dans un milieu rural, au sein

duquel posséder une voiture relève de l’évidence. J’ai donc un rapport affectif avec celles de mes parents, dans lesquelles j’ai vécu mes propres expériences. Mon père avait une Peugeot 405 et une Citroën XM. Quant à ma mère, elle conduisait une petite Seat Ibiza, qui est une cousine de la Golf GTI car elles partagent le même châssis.

Ce sont ces souvenirs affectifs qui vous ont fait dériver vers la sociologie de l’automobile? J’ai commencé par m’intéresser aux objets du quotidien en général: pourquoi on a tous chez nous une petite boîte remplie d’objets utilitaires ou des meubles dont on n’arrive jamais à se débarrasser?

Par la suite, je me suis intéressé spécifiquement à la voiture car elle a la particularité d’être présente à la fois en dedans et en dehors du logement, elle est elle-même un logement et touche plusieurs sphères de l’existence. Je me suis alors rendu compte qu’en plus des logiques patrimoniales propres aux véhicules anciens, les *youngtimers* s’inscrivent dans des récits biographiques et individuels. Dit autrement, ce sont des étendards de l’individualisation de la société. Elles symbolisent le processus de *singularisation* des individus au sein du monde de la collection. Plusieurs personnes peuvent avoir le même modèle de véhicule, mais chaque exemplaire





raconte une histoire différente. Le cadre de référence passe de collectif à individuel. Une voiture n'est plus symbolique de telle ou telle décennie mais de sa propre jeunesse ou de sa vie en général. C'est ce changement de paradigme qui m'a intéressé.

Que signifie exactement le terme 'youngtimer', que vous avez étudié dans le cadre de votre thèse de doctorat, soutenue en 2022? Il existe depuis le début des années 2010, mais il n'a pas de définition arrêtée et c'est en cela qu'il m'a intéressé du point de vue sociologique. Je dirais que c'est un véhicule qui se trouve entre deux eaux. Il est plus vieux que les voitures d'occasion que l'on trouve dans la rue, mais il possède des critères qui vont contribuer à le *patrimonialiser*. Un *youngtimer* ne devient pas instantanément culte, il se retrouve d'abord dans le creux de la vague en termes de popularité, avant de redevenir tendance. D'ailleurs, sur le marché de l'occasion, classer un véhicule comme *youngtimer*, ça permet en général d'ajouter un zéro au prix de vente.

Quels sont ces critères qui jouent en faveur de la *patrimonialisation* d'un véhicule?

Dans le cas des *youngtimers*, ils dépassent ceux qui sont purement liés à l'automobile. Comme on parle de voitures de grande production –rien n'a été plus produit qu'une Golf!–, elles vont davantage faire référence à une génération. Elles s'inscrivent dans des biographies individuelles et disent en filigrane quelque chose de l'époque dans laquelle on vit aujourd'hui.

En ce qui concerne la Golf GTI, on pense aussi à des éléments matériels, comme le liseré rouge sur la calandre, les sièges avec le motif tartan et le pommeau du levier de vitesse en forme de balle de golf. Absolument! Et on pourrait aussi ajouter ses lignes qui tranchent avec les formes arrondies des décennies précédentes. Tout ça participe à donner à ce modèle la gueule typique de la voiture des années 1980.

Pour résumer, les *youngtimers* permettent de démocratiser l'accès au monde de la collection automobile?

Voilà. En fait, une voiture comme la Golf GTI symbolise la valorisation d'objets ordinaires. J'ai rencontré

des collectionneurs qui me disaient que leur vie n'était pas particulièrement extraordinaire, mais qu'à travers leur voiture, ils avaient pu sortir de leur quotidien et vivre des aventures. L'ironie de ce phénomène, c'est que si tout le monde commence à réfléchir comme ça, les cotes à l'argus finissent par exploser. Il y a dix ans, quand j'ai commencé mon travail d'étude sur les rassemblements de collectionneurs,

“En plus des logiques patrimoniales propres aux véhicules anciens, les *youngtimers* s'inscrivent dans des récits biographiques et individuels”

j'aurais dû m'acheter une Golf GTI pour me rendre sur le terrain. À l'époque, elle coûtait environ 5 000 euros sur le marché de l'occasion. Aujourd'hui, c'est trois, voire quatre fois plus.

Comment ça se justifie? C'est directement lié à l'essor du mouvement des *youngtimers*. Désormais, acheter une vieille voiture n'est plus seulement une activité de niche réservée à quelques initiés issus du monde de l'automobile. On le fait parce que tel ou tel modèle de voiture est devenu l'emblème d'une génération. Dans le cas de la Golf GTI, elle parlera à ceux qui ont eu leur permis dans les années 1980 et qui ont une soixantaine d'années aujourd'hui. Ça veut dire qu'entre-temps, ils ont gagné leur vie et finissent par avoir l'envie –et les moyens– de se reconnecter à un objet qui

leur rappelle leur jeunesse. Dans les années 1980, la Golf GTI, ça pouvait être la voiture de ses rêves ou des grandes personnes; aujourd'hui, on peut se permettre d'en posséder une donc allez, on y va!

La Golf GTI Mk1 est aussi très appréciée des collectionneurs pour sa durabilité. Comment l'expliquez-vous? On peut encore rouler dans une GTI 1 en 2026! Il y a fort à parier que les voitures les plus durables soient celles qui ont été construites entre les années 1960 et 1990, avant l'avènement du tout-électronique. D'ailleurs, leurs possesseurs pensent l'objet automobile comme quelque chose de durable et vont nouer une relation à long terme avec lui. L'utilisation quotidienne d'une voiture comme la Golf GTI d'époque existe, mais elle reste très marginale. Les gens que j'ai rencontrés s'en servent surtout le week-end.

Pourquoi? Parce qu'ils voient la fin de semaine comme une temporalité en dehors du quotidien et qu'ils peuvent prendre du temps pour eux sans devoir regarder leur montre. L'usage que l'on fait d'un *youngtimer* a évolué avec le temps. On est moins dans une logique utilitariste, on l'utilise davantage pour se promener. L'objet en lui-même n'a pas changé, mais son statut ontologique, c'est-à-dire la manière dont on le définit collectivement, si.

Vous l'avez constaté dans les nombreux rassemblements auxquels vous avez participé? Oui, et j'ai également compris que beaucoup d'utilisateurs s'y rendent pour raconter un morceau de leur vie à travers leur voiture. Pour l'anecdote, je me suis un jour rendu à un rassemblement de GTI et j'ai lâché une grosse connerie en disant que les cinq modèles que j'avais sous les yeux étaient tous les mêmes. Leurs propriétaires se sont directement emportés en me disant que ce n'était absolument pas le cas! (*rires*) Celle-ci était de 1980, l'année de naissance de l'un, et donc pas du tout la même version que celle de 1981. Celle-là avait été dans tel ou tel endroit, une troisième avait fait le tour du monde... Donc en résumé, en dépit de leurs similitudes apparentes, elles racontent toutes une histoire complètement différente. ● PROPOS RECUEILLIS PAR JD



ON DIRAIT LE SUD

Que peut bien raconter un journaliste pas du tout automobile en testant une Golf GTI sur les routes de Provence en janvier? Une histoire de virages serrés et de voyage sans itinéraire précis. En plein cœur de l'hiver, la GTI rappelle que le plaisir de conduire n'a pas de saison. Carnet de route.

PAR MICHEL MAURICE / PHOTOS: MARGAUX SENLIS POUR BOLIDE





10h14

Pôle commercial d'Aix la Pioline

Elle est là, rutilante. Descendue de Paris la veille au soir, elle attend patiemment sur le parking du concessionnaire Volkswagen du pôle commercial d'Aix la Pioline, en banlieue d'Aix-en-Provence. Elle, c'est une Golf GTI Mk8 rouge roi, immédiatement reconnaissable à sa grande grille de calandre signature en nid-d'abeille dans le pare-chocs, encadrée par des déflecteurs d'air distinctifs, et à un spoiler avant de style "*splitter*" issu du sport automobile. Le fin liseré rouge court d'un phare à l'autre comme un battement de cœur. Cinquante ans après sa naissance, la Golf GTI n'a rien perdu de son magnétisme. Le temps de prendre possession du poste de pilotage et de se familiariser avec la bête, et nous voici partis pour une journée de balade sur les routes provençales. On s'installe, on ajuste le siège, on referme la portière. Le monde extérieur s'efface légèrement. Devant nous: des kilomètres de routes tortueuses et de paysages ouverts, de pauses singulières et de villages perchés. Le *road trip* peut commencer.

10h48

Quelque part sur la départementale 7, à proximité de la gare d'Aix-en-Provence TGV

Dès les premiers kilomètres autour d'Aix-en-Provence, le plaisir est immédiat. Confortable et rassurant, la GTI invite à rouler. Les sièges à carreaux, clin d'œil fidèle aux premières éditions, rappellent que cette voiture s'inscrit dans une longue histoire. Pourtant, rien de nostalgique ici: tout est moderne, intuitif. La prise en main est instantanée. Les technologies assurent une conduite fluide et sereine. On se délecte de l'option volant et sièges chauffants. La D7 longe une Provence discrète, hivernale, ponctuée de pins parasols et de champs au repos. À l'intérieur, le confort enveloppe immédiatement, et contraste avec la fraîcheur extérieure vive du mois de janvier.

11h45

Village des Automates, Saint-Cannat

Situé à douze kilomètres d'Aix-en-Provence, le Village des Automates de Saint-Cannat "est un paradis familial qui s'étend sur huit hectares de forêt, entre chênes et pins. Avec près de 50 attractions, dont des nouveautés comme la tour de toboggans de 23 mètres de haut, ce parc invite à une escapade enchantée", annonçait le *Petit Futé*. Alors on a voulu vérifier, intrigués par l'énorme tomate en carton-pâte qui nous narguait depuis le bord de la nationale 7. Hors saison, le parc est silencieux, figé dans l'hiver. Quelques minutes suffisent pour en faire



le tour, avant de reprendre la route. Après tout, le vrai terrain de jeu est ailleurs ; il est fait d'asphalte, de reliefs et d'horizons ouverts.

12h25

Le Mas Bottero, Saint-Cannat

Quoi de mieux qu'une pause gastronomique dans une journée passée à avaler les kilomètres ? À l'entrée de son Mas, le chef Nicolas Bottero accueille en ouvrant la boîte à souvenirs. Quand il était plus jeune, son frère conduisait une Golf GTI Mk2 qui le faisait saliver. Alors forcément, cette nouvelle déclinaison de l'icône l'intrigue. Après avoir passé en revue le véhicule, il invite à le suivre en son antre. Dans son établissement, récompensé d'une étoile au *Guide Michelin*, il revisite la cuisine provençale. Gamin, Nicolas passait ses étés à La Seyne-sur-Mer, dans le Var, et arpentait les marchés du coin avec ses grands-parents, entre les effluves d'olive et les étales de légumes colorés. Alors forcément, quand il est devenu cuisinier, le goût de la région l'a rattrapé.

Après quelques années à la tête de son restaurant grenoblois, il a pris l'autoroute du Soleil pour s'installer dans l'arrière-pays aixois. Aujourd'hui, il propose à ses clients le meilleur du terroir local dans le strict respect de la saisonnalité.

Si la Provence a construit sa *fame* sur des recettes estivales, l'hiver est, lui aussi, généreux en beaux produits. Assis sur une riche terre d'agriculture biologique, le chef puise ses inspirations et ses recettes dans les relations privilégiées qu'il entretient avec les producteurs du coin. En ce moment, sa cuisine est rythmée par les légumes racines, la farine de pois chiche du moulin de Cucuron et le premier jus des olives pressées entre novembre et décembre à Maussane, dans les Alpilles, donnant une huile mûrée, très douce, presque confiturée. Au menu du jour : un incroyable duo poireaux de Lambesc et agrumes de La Londe-les-Maures, capable de donner le sourire au plus grincheux des convives. La cuisine est précise, lumineuse, à l'image des routes qui nous attendent. Dehors, la GTI patiente sagement. Il est temps de repartir.

13h45

Pôle d'activité de la Pile

Petit stop chez Rosy-Clean, incroyable endroit où vous pouvez laver à peu près tout, de votre véhicule à vos vêtements. Il y a même un *dog wash* ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept (bon à savoir si vous passez dans le coin avec votre compagnon à quatre pattes). Pour notre part, contentons-nous d'un petit coup de *polish* sur notre Golf. Le soleil est désormais bien installé, la carrosserie capte la lumière. Elle retrouve rapidement son éclat.

14h23

Quelque part entre Saint-Cannat et Bonnieux

Le GPS annonce 53 minutes de trajet sur les départementales provençales pour rejoindre Bonnieux. *Challenge accepted!* Une fois passée la Durance, le Luberon s'impose. Classé "parc naturel régional" depuis 1977, ce massif calcaire est un paradis pour les amateurs de conduite. Les routes y sont étroites, parfaitement dessinées, les virages serrés s'enchaînent. En hiver, le décor est sublime. Les collines prennent des teintes ocres ou grises, la végétation se fait plus minérale, la lumière plus franche. C'est l'heure d'activer le mode sport et de pousser un peu la voiture, dans le strict respect des limitations de vitesse (évidemment). Soudain, la Golf GTI se révèle pleinement. Direction précise, châssis équilibré, moteur volontaire. La voiture se raffermi, répond au doigt et à l'œil. Rien d'excessif, juste ce qu'il faut de précision, de tension, de caractère. Chaque accélération est franche, accompagnée d'un bruit jubilatoire, chaque sortie de courbe donne envie de la suivante. Sur la route d'Apt, les sensations sont grisantes.

15h01

Bonnieux

Trois minutes de gagnées sur l'horaire d'arrivée annoncé! Il n'y a pas de petites victoires. Pour la peine, on prend le temps de s'arrêter un instant. Perché sur son éperon rocheux, Bonnieux domine la vallée. Le village fait partie de ces lieux emblématiques du Luberon, avec ses maisons en pierre sèche, ses ruelles étroites et son panorama spectaculaire. Depuis le belvédère, le regard voyage du Petit Luberon jusqu'au mont Ventoux, en passant par les monts du Vaucluse et les Ocre de Roussillon. En contrebas, les routes serpentent, traçant des lignes parfaites dans le paysage.

16h32

Pépinière Moine, Cabrières-d'Avignon

L'hiver, en Provence, c'est la pleine saison du diamant noir. Dans le village de Cabrières-d'Avignon, les Moine sont pépiniéristes et trufficulteurs depuis plus de 20 ans. Autant dire qu'en matière de truffes,





ils en connaissent un rayon. Véronique s'affaire dans la serre pour bichonner ses milliers de plants de chêne truffier et assurer leur mycorhization (la symbiose entre la plante et le champignon) tandis que son mari, Alain, va explorer les différentes truffières familiales entre Gordes et Cabrières. Quotidiennement ou presque, il prend sa voiture, son chien, Bill, qu'il a dressé à cet effet, et ils se mettent en quête de *Tuber Melanosporum*. L'animal fouit le sol jusqu'à 25 centimètres sous terre. En cette mi-janvier, la période de la truffe bat son plein dans le Sud-Vaucluse, et les spécimens cavés impressionnent par leurs qualités olfactives. Pourtant, le début de saison a été complexe. La truffe est capricieuse, elle se mérite. S'il pleut, la terre, devenue imperméable, bloquera l'odorat du chien ; s'il a gelé et que la terre est trop froide, idem. Il faut la respecter, être patient, accepter ses conditions pour en profiter. Le jeu en vaut la chandelle: Véronique apporte un réceptacle avec la récolte du jour. Quand la boîte s'ouvre, l'odeur est entêtante.





17h12

Autoroute A7, péage de Lançon-de-Provence

À la sortie du péage de Lançon-de-Provence, la route est dégagée. C'est le moment d'effectuer une petite vérification d'usage. La fiche technique du véhicule garantit la possibilité de passer de 0 à 100 km/h en moins de six secondes. Une accélération maîtrisée rappelle que la GTI sait aussi être joueuse, même sur autoroute. La puissance est là, disponible, sans ostentation. Test concluant, avec de belles sensations en sus.

17h36

Autoroute A7, à proximité de Marignane

Infinity, Euphoria, Eternity, Desire ou Vitality? Alors que le soleil décline, il ne s'agit pas de choisir une tisane mais bien l'ambiance lumineuse à l'intérieur du véhicule grâce au système de personnalisation d'ambiance. On s'amuse à tester les différents modes, à trouver l'éclairage qui accompagnera le mieux la transition vers la nuit. Les couleurs scintillent dans l'habitacle et

les panneaux défilent sur l'autoroute A7 tandis que SCH envoie du bois sur sa mixtape du même nom. La voix caractéristique du rappeur marseillais résonne dans les enceintes Harman Kardon. La voiture, elle, continue d'avaloir les kilomètres avec aisance. Le plaisir ne disparaît pas quand la route s'élargit, il change simplement de forme.

18h46

Aix-en-Provence

L'heure du bilan a sonné. À l'aise et confortable sur l'autoroute avec ses équipements technologiques de pointe, la Golf GTI Mk8 sait aussi s'encanailler, tout en restant prévenante, sur des routes plus complexes. La journée s'achève sur une certitude simple: cette voiture n'est pas une voiture comme les autres. On l'a constaté dans la lumière rasant les collines du Luberon, au son caractéristique du moteur dans les virages, au plaisir procuré par le fait de rouler sans but précis sur des départementales presque désertes. Après 50 ans d'existence, reste intact le plus grand talent de la Golf GTI: donner envie de prendre la route, pour le plaisir. ● MM

RÉ CLA ME

À la fin des années 1970, la marque Volkswagen ne se contente pas de lancer une voiture, elle invente un ton. Pour accompagner les premières éditions de la Golf GTI, elle déploie une série de publicités audacieuses, drôles et parfois impertinentes, en rupture totale avec la communication automobile de l'époque. Plongée dans les archives d'une révolution publicitaire.

LA NOUVELLE GOLF



Doyle Dane Bernbach, V.A.G. France S.A. 02600 Villers-Cotterêts, tél. 96.08.03. Financement en crédit, location ou crédit-bail par V.A.G.

Oui, elle a une nouvelle calandre 4 phares, dont deux à longue portée. Oui, elle a de nouvelles bandes de protection, avec le même filet rouge que les pare-chocs. Oui, elle a un double pot d'échappement. Oui, elle a de nouvelles jantes et de nouveaux pneus "taille basse", des lève-vitres électriques et un verrouillage centralisé des portes et du coffre. Oui, elle est encore plus nouvelle.

Mais elle a toujours son extraordinaire moteur 1800 cm³ qui développe 112 ch et qui atteint 191 km/h sur circuit. Elle a toujours ses 4 freins à disque.

GAGNEZ POUR GAGNER



Closetment officiel au 15 juin 1984, terme de la 1^{re} demi-saison.
1^{er} : Yannick Guilloin sur Golf GTI groupe N - 402 points
2^e : Gilbert Renoux - 334 points
3^e : Alain Girod - 280 points
4^e : "Breb" - 276 points
5^e : Michel Berard - 268 points

Quand on court sur Volkswagen et sur Audi, on gagne ! Les deux marques alignent déjà en 84 une belle série de victoires. Bravo à tous les pilotes ! Ils ont su mener leur voiture à la victoire, mais ils ont aussi su la choisir. Car en courant sur Volkswagen ou Audi, on participe à la Dotation V.A.G.-Yacco et on gagne encore !

En effet, en fin de chaque demi-saison, les 12 premiers se partagent 440.000 F ou prorata des points acquis. Et à chaque fin d'année, les 3 meilleurs gagneront : une Golf GTI 16S pour le premier, une Golf GTI pour le deuxième, une Polo GT pour le troisième. Avec la Dotation V.A.G.-Yacco, quand on gagne, on y gagne !

Doyle Dane Bernbach

V.A.G. France S.A. 02600 Villers-Cotterêts

V.A.G.

dotation 1984





Soupapes s. Au-delà du plaisir.

ter sur circuit à
si un double circuit
ale avec 4 freins à
avant, la traction
gatif du plan des
se à la hauteur de
ns oublier un équi-
accordé à sa per-

sonnalité : pneus taille basse, jantes en alliage léger, calandre 4 phares, vitres teintées, lève-glaces électriques, verrouillage central des portières, préparation radio-stéréo avec antenne de toit électronique... Bien plus que la puissance, la Golf GTI 16 Soupapes va vous donner autre chose encore : un merveilleux sen-

timent de certitude... et vous, vous allez aimer terriblement ça.

*Modèle présenté : Golf GTI 16 Soupapes 139ch/102kW. 104500F. Année modèle 86. Tarif au 01/02/86. Consommations (normes UTAC) : 6,1 l à 90km/h, 7,9 l à 120km/h, 10,6 l en ville. Garantie 1 an pièces et main-d'œuvre, kilomé-

trage illimité. Garantie peinture 3 ans. Garantie anti-corrosion 6 ans. Valable dans les 800 points de service V.A.G.

**Je roule
en Volkswagen
et j'aime ça.**



Doyle Dane Bernbach - V.A.G. France - 02600 Villers Cottenêts



Eriksson Champion du Monde

C'est grâce au magnifique tempérament de leur Golf GTI que Kenneth Eriksson et son co-pilote Peter Diekmann sont, en 1986, champions du monde des conducteurs de rallyes (Groupe A). Nous vous avions annoncé qu'ils gagneraient. D'ailleurs, le rallye RAC en Grande-Bretagne n'a

laissé aucun doute. L'équipe a le titre en poche. Bravo, Kenneth Eriksson, tu étais le meilleur pilote. Bravo, Peter Diekmann, tu as été le co-pilote idéal. Bravo à toute l'équipe, vous avez mis au point la meilleure voiture. Et pourtant la Golf GTI n'était pas favorite au départ. Qu'il s'agisse de la GTI

170
les a
cou
tess
Et c
Cha



En fait, la Golf GTI 16 Soupapes est la plus voyante de toutes les GTI.



Ah, les belles couleurs clinquantes qui s'étaient en larges bandes sur les côtes! Et ces petits détails topazeurs, ces rajouts ravageurs! Comme ils en sont fiers! Comme ils s'en gonflent d'aise, ceux qui ont tellement besoin de faire savoir qu'ils ont une GTI! Il vous arrivera très souvent d'en croiser, au volant de votre Golf, et

vous sourirez sans doute, légèrement amusé devant tant d'ostentation. Car reconnaissons-le, la Golf GTI 16 S brille plutôt par sa discrétion. A peine une antenne qui dépasse! Et bien sûr le sigle 16 S. Oui, affirmons-le bien haut! La Golf GTI 16 S est ostentatoirement sobre. Question de savoir vivre

d'abord: c'est une Golf. Quant au reste - tenue de route parfaite, ergonomie des sièges, espace intérieur, robustesse - on oublierait presque d'en parler si trop de petits bolides spartiates n'en faisaient cruellement l'économie. Qu'on se rassure, la Golf GTI 16 S est d'abord une Golf: élégance, distinction, raffinement. Toutes ces

"vertus" tellement Golf qui font - ironie du sort - de la GTI 16 S la plus voyante de toutes les GTI! Modèle présenté: Golf GTI 16 Soupapes, 139 ch/102 kW. Année modèle 89. Peinture métallisée en option. Consommations

(normes UTAC): 6,1 l à 90 km/h, 7,9 l à 120 km/h, 10,6 l en ville. Garantie 1 an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité. Garantie peinture 3 ans. Garantie anti-corrosion 6 ans. Garantie 6 ans d'assistance 24 h/24 (V.A.G. Service Mobile).

Volkswagen. C'est pourtant facile de ne pas se tromper.



de. Bravo, la Golf GTI!

ch (125 kW) ou de la GTI 16 S 193 ch (142 kW). Adversaires étaient équipés de moteurs beaucoup plus puissants. Mais la fiabilité et la robustesse des superbes moteurs GTI ont triomphé. Ce n'est pas fini: Volkswagen se classe 3^e au Championnat du Monde des Constructeurs. Ce qui

veut dire que la Golf est la voiture de tourisme la mieux placée. On n'en attendait pas moins d'elle: elle brille et fait briller son pilote. Alors, encore une fois, bravo! Bravo aux pilotes, bravo à la Golf et, bien sûr, bravo à Volkswagen.



GOLF GTI. VER

LA CLÉ DU CHAMP DE COURSES.



Consommations conventionnelles (7,4 l à 90 km/h - 9,3 l à 120 km/h - 12,1 l en ville, essence super).
Volkswagen France S.A. - 02600 Vaires Corréziens - Tél. : 96.08.03. CREDIT VW pour SVT.
* Consultez votre concessionnaire pour connaître les modalités de la garantie carrosserie contre les dégâts provoqués par la corrosion.

Elle ouvre une porte secrète, celle du plaisir de piloter une belle mécanique. Cette clé-là, c'est la 8 CV Golf GTI.

Avec ses 110 ch DIN, sa boîte 5 vitesses, ses 1588 cm³ de cylindrée, elle peut atteindre 182 km/h, passer de 0 à 100 km/h en 8,8 secondes, boucler le kilomètre, départ arrêté, en 31"3/10*, et le circuit routier de Montlhéry en 4'29"5/10*.

Un charmant petit bolide!

Mettez le contact... vous écoutez ronronner les 4 cylindres en ligne de la Golf GTI, vous sentez physiquement la

vérité, et pourtant vous avez l'impression de filer sur des rails.

Vous pourriez même vous permettre de doubler les grandes routières, sans prendre de risques : vous pouvez compter sur la traction avant, les roues extra-larges, les freins à disques ventilés à l'avant, le double circuit de freinage en diagonale associé à la direction autostabilisante.

Peut-être n'avez-vous pas l'intention de vous lancer dans la compétition, mais votre Golf GTI en est capable, et met au service de votre sécurité des qualités

sportives tout à fait incontestables. Alors, si on vous proposait un tour de clé?

Garantie par contrat :

6 ans : carrosserie contre les perforations intérieures dues à la corrosion.*

12 mois : pièces et main-d'œuvre, sans limitation de kilométrage.

3 mois : prix de vente H.T.

du véhicule. Garanties

valables dans les 600

points de service V.A.G. du

réseau Volkswagen - Audi.



Volkswagen Golf. La clé universelle.



80.950 F* La première du nom. Celle qui a fait des lettres GTI des lettres d'amour. Le premier exemplaire d'un grand roman d'aventures et de passion : la Golf GTI, brillante, belle,

pure comme une épure, telle qu'elle entrera la légende. Il suffit de la voir pour deviner la envolée de ses 112 ch lancés par son extra moteur 1800 cm³, pour comprendre que n venir troubler le plaisir du conducteur, po

RSION ORIGINALE.



a dans la
magnifique
ordinaire
rien ne peut
pour avoir

envie d'essayer ce superbe objet. Elle avait déjà toutes les séductions, mais elle arrive cette année avec une nouvelle calandre 4 phares et de nouvelles jantes. Juste pour aviver le désir de ceux qui vont bientôt rouler en Golf GTI et qui adoreront ça.

* Golf GTI 112 ch / 82 kW, Année modèle 85, Tarif au 02.01.85; consommations (normes UTAC): 5,8l à 90 km/h, 7,6l à 120, 10,3l en ville. Version chromée non destinée à la vente. Garantie 1 an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité. Garantie peinture 3 ans. Garantie anti-corrosion 6 ans. Valables dans les 800 points de service du réseau V.A.G. Jantes alliage en option.



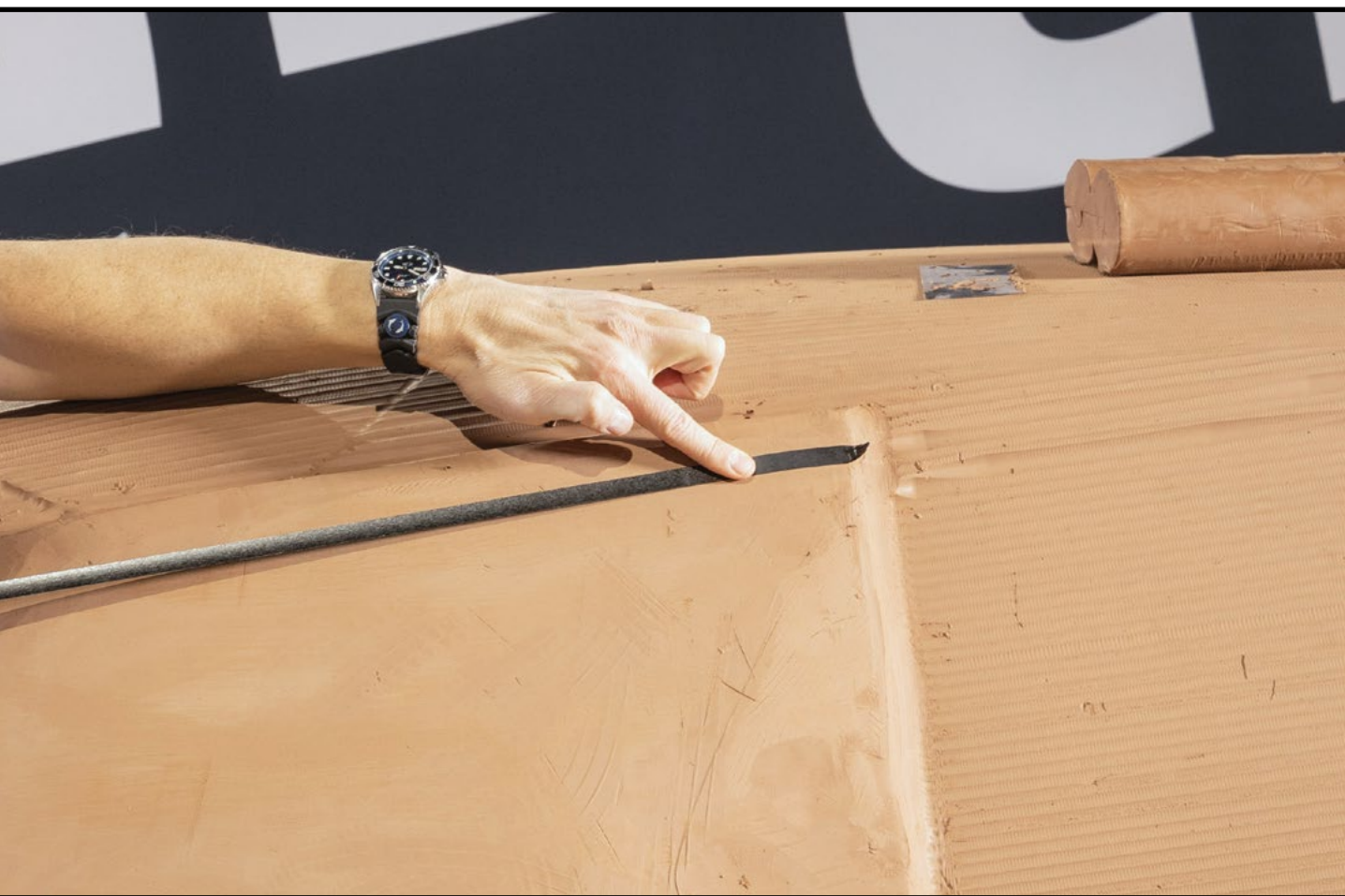
Je roule en Golf et j'aime ça.. Volkswagen



“Un designer doit être une éponge culturelle”

Tibor Juhász est le créateur de l’ID. GTI Concept. Élevé derrière le rideau de fer, formé à la sculpture, nourri par Giorgetto Giugiaro et Dieter Rams, ce designer Volkswagen s’est vu confier une mission sensible: projeter l’ADN GTI dans l’ère électrique. Proportions, héritage, détails qui comptent: il raconte comment on modernise un mythe sans l’abîmer.

PAR ARTHUR JEANNE



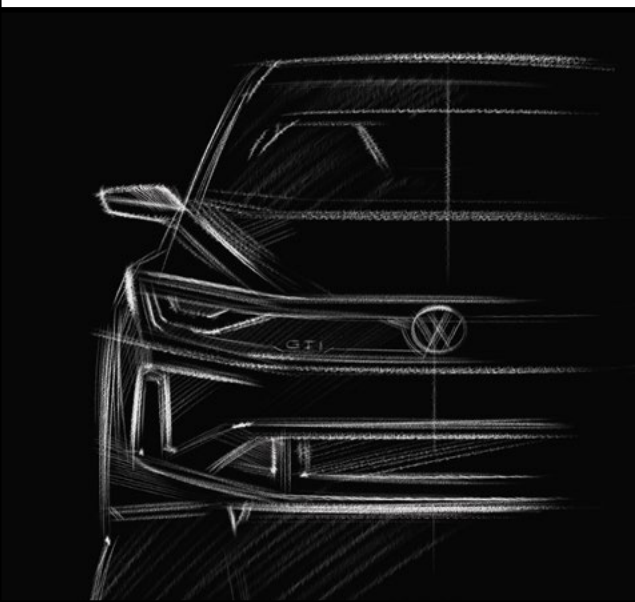
Quelle était ton ambition lorsque tu as commencé à travailler sur l'ID. GTI? Cela fait plus de dix ans que je travaille chez Volkswagen. Depuis le jour 1, j'ai l'ambition de travailler pour GTI. Pour moi, ce n'est pas juste une version sportive, c'est presque une marque dans la marque. Alors quand Andreas Mindt (*responsable du design chez Volkswagen, ndlr*) est venu me voir avec l'ambition de projeter GTI dans l'ère électrique, j'étais hyper enthousiaste. Entre nous, ça a tout de suite accroché. Dès les premiers croquis que je lui ai montrés, il a été séduit par ma proposition. C'est quelque chose de très rare dans une carrière d'avoir cette connexion. Je pense que l'on se comprend à merveille car on a une culture 'voiture' assez proche et une connaissance encyclopédique de l'histoire du design automobile. Ce projet a été l'un des moments les plus excitants de ma carrière,

vraiment. J'avais envie de montrer ce que je pouvais faire, mais pas de manière démonstrative. Plutôt de rassembler tout ce que j'avais en moi: mon expérience, ma culture automobile, mes souvenirs, mes obsessions aussi. Mettre tout ça dans un seul projet, sans filtre.

Les belles voitures t'ont toujours provoqué des émotions? Je suis hongrois et j'ai grandi à Csongrád, une petite ville à environ 130 kilomètres de Budapest. Un endroit assez isolé dans un pays qui, à l'époque où j'y ai grandi (*dans les années 1980, ndlr*), était très fermé, le mur de Berlin n'étant pas encore tombé. Les voitures venues de l'Ouest étaient très rares. Quand j'en voyais une dans la rue, en particulier une voiture sportive allemande, c'était toujours très émouvant pour moi. Il m'arrivait vraiment d'avoir les larmes aux yeux. Je ne contrôlais pas ça, c'était très physique, très émotionnel!

Tu étais déjà amateur de la Golf GTI, avant de travailler sur ce projet?

Totalement! J'ai grandi dans une famille très fan de voitures. À la maison, on parlait toujours de bagnoles. On avait plein de livres et magazines suisses ou autrichiens sur les voitures, et j'étais en pâmoison devant la première Golf GTI. Mon père me parlait souvent du travail de Giorgetto Giugiaro (*designer automobile italien et concepteur de la Golf, ndlr*), dont il était fan, et ma mère était monitrice d'auto-école. Elle m'a appris à conduire sur une Golf Mk1 diesel, une voiture fantastique. Mais dans ma tête, je rêvais que ce soit une GTI! D'ailleurs, la première Golf GTI représentait pour moi quelque chose de très fort: une voiture accessible mais sportive, avec une identité claire. Quand j'ai travaillé sur l'ID. GTI, je me suis inspiré de cette époque-là, qui est un peu l'âge d'or du design automobile. J'ai repris quelques



éléments iconiques de Giugiaro avec la volonté de projeter tout cet univers vers une version moderne et futuriste de la GTI.

Comment devient-on designer automobile?

J'ai toujours voulu faire ça. Au collège, en cours de dessin, je dessinais des voitures tout le temps et j'étais plutôt doué, mais le métier de designer automobile n'était pas vraiment une possibilité en Hongrie, alors ma professeure de dessin m'a conseillé de commencer par la sculpture. J'ai donc fait un lycée spécialisé et mon premier diplôme, c'est un diplôme de sculpture. Cette formation classique m'a beaucoup aidé par la suite, j'ai appris à tailler des pierres, à me frotter à la matière, à appréhender les proportions. Ensuite, j'ai étudié le design produit, avec toujours cette volonté de créer des voitures. D'ailleurs, à l'époque, je participais déjà à pas mal de concours internationaux, j'envoyais mes croquis. Un jour, un de mes

dessins a été retenu et j'ai été invité à Turin. On était au début des années 2000, j'avais une petite vingtaine d'années et la ville était la Mecque du design automobile. De petites entreprises incroyablement prescriptrices comme Bertone, Pininfarina ou Italdesign y avaient leurs bureaux et construisaient des concept cars pour le monde entier. Ce voyage a été un moment clé, j'ai pu serrer la main de Lilli Bertone, échanger avec Ken Okuyama, rencontrer toutes ces légendes du design. Une fois mon diplôme en Hongrie en poche, j'ai envoyé mon portfolio à des écoles en Italie, je suis retourné à Turin et j'ai obtenu un master en design de transport à l'IAAD (*Istituto d'Arte Applicata e Design, ndlr*). À partir de là, tout s'est accéléré: l'Italie, la France, puis Volkswagen, où je travaille depuis plus de onze ans.

D'où vient ton inspiration, en dehors du monde automobile? D'un peu partout en réalité! Je suis convaincu qu'un

designer doit être une sorte d'éponge culturelle. Ce n'est pas quelque chose de rationnel ou de méthodique, mais plutôt une façon de préparer mon cerveau, de l'ouvrir. J'essaie d'absorber le plus possible d'images, de sons, de sensations. Plus j'ai d'input, meilleur est l'output. C'est vraiment comme ça que je fonctionne. Tout ce qui m'entoure peut nourrir mon travail: un film que je regarde le soir, un livre que je rouvre après des années, une promenade, un objet très simple aperçu dans la rue... Ce sont des choses parfois très conscientes, parfois complètement inconscientes. La musique aussi joue un rôle très important. Quand je travaillais sur l'ID. GTI, je me suis volontairement replongé dans la musique italienne des années 1960, 70 et 80. J'écoutais beaucoup de chansons très romantiques, ou mélancoliques, d'artistes comme Gino Paoli par exemple, pour me replonger dans l'univers de la création de la première GTI. Quand j'écoute cette musique, je ne suis plus vraiment

dans mon bureau, je m'imagine en Sicile, en train de marcher le long de la côte. J'écoutais aussi beaucoup Gianna Nannini. Les textes, les voix, l'atmosphère... J'essaye d'absorber autant d'images et de références que possible pour me replacer mentalement dans une époque précise, en l'occurrence celle où sont nées les premières GTI dessinées par Giugiaro.

Y a-t-il des figures ou des principes du design qui te guident particulièrement?

Le principe de 'bon design' de Dieter Rams (*designer industriel allemand, ndlr*) est pour moi une boussole. Dans les années 1970, Rams a créé des objets fantastiques et d'une extrême fonctionnalité qui ont su traverser les époques sans jamais se démoder. Ses dix principes de simplicité, de fonctionnalité et de lisibilité m'accompagnent en permanence. Quand je dessine une voiture, je pense toujours à lui. Que penserait-il? Que critiquerait-il? Je me demande toujours si un élément est vraiment nécessaire, s'il n'est pas trop compliqué. J'aime énormément le design produit. Des designers comme Achille Castiglioni, Vico Magistretti ou Alvar Aalto font partie de mon univers visuel. J'aime les objets simples, fonctionnels, honnêtes, qui vieillissent bien. Ces références influencent directement ma manière de dessiner une voiture, même si ce n'est pas toujours visible immédiatement. Si l'on en revient au design automobile, Giugiaro est évidemment une autre figure essentielle. Sa capacité à créer des formes simples, presque évidentes, m'inspire énormément. Quand je regarde la première Golf, je suis toujours impressionné par la justesse des proportions et par l'absence totale de superflu.

Quelle est la clé pour concevoir une 'bonne voiture'? Y a-t-il une formule magique? Quand quelqu'un entre dans la pièce et voit votre objet, vous pouvez déjà voir à sa réaction si c'est une bonne voiture. Tout est une question de proportions. Si les roues sont bien placées, si les volumes sont bien proportionnés, si les angles sont bien dessinés, alors vous pouvez entrer dans les détails, comme pour une sculpture. Il faut penser à ce que

Michel-Ange ou Léonard de Vinci auraient fait avec un énorme bloc de pierre devant eux. Ils auraient commencé par dégager grossièrement le volume. Vous ne voyez pas tout de suite David, il s'agit d'abord de tailler les proportions dans la grande masse avant de s'approcher lentement des détails. La conception automobile, c'est la même chose: on commence par la vue d'ensemble, puis on descend lentement vers les petits détails.

"Ma mère était monitrice d'auto-école. Elle m'a appris à conduire sur une Golf Mk1 diesel, une voiture fantastique. Mais dans ma tête, je rêvais que ce soit une GTI"

C'est pourquoi je suis content d'avoir étudié la sculpture: 90% de ce que j'ai appris à l'école de sculpture s'applique aussi aux voitures. Je travaille encore aujourd'hui de la même manière que lorsque je sculptais. Et puis les derniers 10% sont cruciaux, ce sont eux qui font l'identité de la voiture, sa singularité. Pour l'ID. GTI, j'ai vraiment essayé de ne pas surcharger le dessin. D'ajouter seulement ce qui était nécessaire. Chez Volkswagen, on parle parfois de '*secret sauce*': juste assez pour créer de l'émotion, sans jamais masquer l'essentiel. Par exemple, pour la grille, je ne sais pas combien de sculptures abstraites j'ai parcourues, mais à la fin, j'ai trouvé la solution en m'inspirant d'une vieille voiture Bertone, la Marzal.

Avec les normes de sécurité actuelles, peut-on encore s'amuser avec le design automobile? Oui, je le pense. Bien sûr, c'est plus difficile parce que nous avons moins de liberté, il y a beaucoup plus de contraintes qu'avant –sécurité des passagers, des piétons, réglementations–, mais la créativité ne disparaît pas pour autant. Je fais souvent le parallèle avec la musique. Aujourd'hui, beaucoup de choses sont digitales, mais cela n'empêche pas de créer de belles émotions. Tout dépend de la manière dont on utilise les outils. Notre rôle, en tant que designers, est de trouver cet espace de liberté à l'intérieur des contraintes pour trouver ce petit détail, cette petite faille où la beauté est toujours présente. Le tout, évidemment, en travaillant main dans la main avec les ingénieurs.

Comment moderniser une GTI tout en conservant son ADN? Pour cela, la technologie devient un véritable allié. L'éclairage LED, les nouveaux matériaux, la précision industrielle, permettent aujourd'hui de faire des choses impossibles il y a 20 ou 30 ans. Avec l'ID. GTI, l'idée n'était pas d'être nostalgique, mais de prolonger une histoire. La culture GTI est très forte, c'est extrêmement important de saisir l'esprit de la communauté GTI et d'en savoir plus sur ces personnes, ce qu'elles aiment. C'est pour cela que certains détails font directement écho aux premières GTI: la balle de golf, certains contrastes de couleurs, ou encore des références à des concepts plus anciens, comme ceux de Bertone. C'est un dialogue entre le passé et le présent.

Comment s'est déroulé concrètement le travail sur ce concept? Le projet a été extrêmement rapide. Les premiers croquis datent de juin 2023 et la voiture a été présentée en septembre de la même année à Munich. Une fois que les grandes directions ont été validées, tout s'est enchaîné très vite. Nous avons beaucoup travaillé sur le raffinement des volumes, des surfaces et des détails, aussi bien en 2D qu'en 3D et sur le modèle physique. C'était intense, mais très stimulant. D'une certaine manière, cela correspond parfaitement à l'esprit GTI: garder l'élan, ne pas perdre le *momentum*. ● PROPOS RECUEILLIS PAR AJ

QUELLE GOLF GTI EST FAITE POUR VOUS?

Entre l'iconique Mk1, née dans les années 1970, la Mk5, pur produit des années 2000, et la dernière-née de la gamme, l'Édition 50, votre cœur balance? Ce test devrait vous aider à y voir plus clair.

PAR NICOLAS FRESCO

Côté cinéma, vous préférez les films avec:

- Jean Rochefort et Catherine Deneuve.
- Romain Duris et Audrey Tautou.
- ▲ Adèle Exarchopoulos et François Civil.

Pour vous, un bon trajet en voiture, c'est:

- De bonnes K7, une carte Michelin et un pique-nique acheté chez Mammouth.
- Des compils sur CD, un GPS TomTom et des fenêtres à manivelle à l'arrière.
- ▲ La musique de votre téléphone, Waze sur le tableau de bord et pas de vitesse à passer.

Il fait hyper beau, vous sortez vos lunettes de soleil...

- ...en triangle rectangle aux angles arrondis, style Aviator.
- ...à monture noire et verres colorés.
- ▲ ...affinées, en amande et sans monture.

Niveau technologie et réseaux sociaux, vous en êtes où?

- Vous vous êtes arrêté(e) au Minitel et êtes tout juste capable d'envoyer un e-mail.
- Vous adorez cela. La preuve, vous êtes très actif(ve) sur "Fessebouc" et "Ouatza".
- ▲ Vous êtes un(e) *digital native*, hyper connecté(e), qui fait tout avec ChatGPT.

Votre plat préféré, c'est:

- Le pot-au-feu de votre grand-mère, une recette transmise de génération en génération.

■ Les brunchs du dimanche, à base de pancakes, œufs pochés et sirop d'érable.

▲ De petites assiettes type fusion à partager. Avec un kombucha, s'il vous plaît.

Quand vous courez, les gens vous comparent plutôt à:

- Un(e) traileur(euse), vous ralentissez un peu en côte mais vous êtes increvable.
- Usain Bolt, vous allez vite et avec style.
- ▲ Un guépard, tout simplement. Que voulez-vous, vous êtes une flèche.

Le dimanche matin idéal, pour vous, c'est:

- Un café serré et un journal papier au troquet du coin.
- Un bol de céréales sur le canap' en matant des clips sur MTV.
- ▲ Un encas *healthy* et une sortie longue pour préparer votre prochain marathon.

En soirée, pour vous faire quitter une discussion en disant "Désolé(e), faut que j'aille danser", il faut mettre:

- N'importe quel morceau de Claude François.
- Un tube de la sainte Trinité de la pop: Rihanna-Lady Gaga-Beyoncé.
- ▲ *Fashion Designa*, de Theodora.

Pour vous, le sigle "GTI" signifie plutôt:

- Giscard, Tarte Tatin et Iroquoise.
- *Gaming*, Tecktonik et iPod.
- ▲ *Goat*, Télétravail et Intelligence artificielle.

Vous avez une majorité de ● :

La Volkswagen Golf GTI Mk1 est faite pour vous! Vous êtes un(e) nostalgique, un(e) amoureux(se) des années 1970, de son esthétique, de son art de vivre. Vous vous imaginez encore en train de rouler dedans, cheveux longs dans le vent, sur l'A13 flambant neuve, en essayant de faire tout le trajet de mémoire. Et peu importe s'il fait 30°C et qu'il n'y a pas la clim, vous vous régalez. Vous êtes un(e) vrai(e) romantique.

Vous avez une majorité de ■ :

C'est la Volkswagen Golf GTI Mk5 qu'il vous faut! Vous êtes un pur produit des années 2000, aimez la nouveauté mais qui ne change pas trop. Vous êtes perdu(e) dans une voiture sans allume-cigare pour charger votre téléphone, vous adorez fermer la voiture à distance mais rentrer les rétros à la main, vous aimez avoir des boîtiers de CD dans les portes. Vous vous situez pile entre tradition et modernité.

Vous avez une majorité de ▲ :

On se demande encore comment vous faites pour vivre sans la Volkswagen Golf GTI Édition 50! Vous ne vivez pas dans votre époque, vous êtes l'époque. Hyper connecté(e), à l'affût de toutes les innovations technologiques, vous adorez les versions améliorées des produits qui ont déjà fait leurs preuves. Et en tant que dernier(e) de votre fratrie, vous savez de quoi vous parlez.



**Il n'y a pas que les
Écossais qui cachent
de belles choses
sous le tartan.**

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

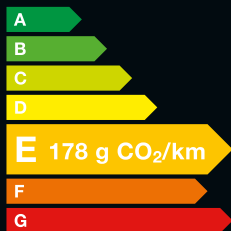
GTI

50 ANS DE PASSION COMMUNE

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer



Ouvrez le capot,
soufflez les bougies.



Modèle présenté : Nouvelle Golf GTI Edition 50 avec options.
Plus d'informations sur volkswagen.fr

Pour la gamme Nouvelle Golf GTI Edition 50: consommation en cycle mixte (l/100 km) 7,6 min – 7,8 max; rejets de CO₂ (g/km) 173 min – 178 max (WLTP). Valeurs au 01/01/2026, susceptibles d'évolution. Plus d'informations sur volkswagen.fr

SAS Volkswagen Group France, RCS Soissons 832 277 370.

GTI
50 ANS DE PASSION COMMUNE

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer