Essai – Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

La Polo a longtemps été la plus petite des VW, puis la plus petite des GTI. Ce n'est désormais plus le cas car au fil des années, la Polo a grandi. Avec cette version VI, la Polo est plus longue que l'était la Golf à son lancement. Mais a-t-elle conservé les gênes des trois lettres GTI, sans doute le sigle le plus évocateur de la production automobile des 40 dernières années ?



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm^3
- 200 ch à 6'000 t/min
- 320 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 6 rap.
- Vitesse maxi : 237 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 1'280 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'050 x 1'750 x 1'460
- Conso. mesurée : 7.06 l/100 km
- Emissions CO_2 : 134 g/km (F)
- dès CHF 32'150.-, mod. essayé: CHF 35'360.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Déclinée dans diverses versions débutant avec un moteur 1.0 l MPi de 65, 75 ou 80 ch, d'autres motorisations étoffent la gamme : le 1.0 l TSi de 95 ou 115 ch, le 1.5 l TSi de 150 ch et la version GTi, la plus performante avec le 2.0 l TSi de 200 ch, plutôt prometteur sur le papier. Voyons ce que nous révèle cet essai.







A l'extérieur

La ligne générale n'évolue guère entre les versions V et VI. Les volumes restent très semblables, au point qu'on pourrait penser à un simple restyling. Pourtant, il s'agit d'un modèle entièrement nouveau dont la longueur progresse de 8 cm et dépasse désormais les 4 mètres avec 4.05 m. Il faut y regarder à deux fois pour relever les différences.

A l'avant, les optiques sont affinées et plus larges. Le bouclier intègre désormais une grille et deux logements de phares antibrouillard, donnant une perception élargie que soulignent encore les nervures du capot. A l'arrière, les feux semblent « retournés » par apport à ceux du modèle précédent alors que, pour le reste, tout demeure très semblable. Quant au profil, difficile d'y noter des différences si ce n'est des arrêtes longitudinales un peu plus marquées et une ligne de caisse à peine relevée.

L'ensemble demeure très sage, à l'opposé d'autres GTI qui affichent leurs performances dans un style plus bodybuildé. Seule la double sortie

d’échappement parait sportive, d’autant que les jantes de 17’’ chaussée de 215/45 VR 17 paraissent curieusement plutôt petites en diamètre.

L’éclairage est désormais à LED, avec des optiques qui intègrent chacune un projecteur 8 LED pour les feux de croisement et un second spécifique aux feux de route. Si les premiers produisent une lumière bien uniforme et plutôt large, les seconds sont décevants, avec un éclairage peu uniforme et qui ne perce pas suffisamment loin l’obscurité. A l’arrière, les feux sont mixtes, avec des positions/freins à LED et des clignoteurs classiques.







A l’intérieur

Si l’espace intérieur gagne en volume, le style reste très VW avec l’austérité qui le caractérise. Dommage pour une auto qui cherche à séduire les jeunes et les urbains. On retrouve des sièges sport en tissu quadrillé qui rappellent ceux de la première Golf GTI. La planche de bord est moderne mais tout sauf gaie. Aucune couleur si ce n’est un rappel de rouge dans le compteur de vitesse et le compte-tours. Ces derniers sont analogiques mais générés par affichage sur un écran. Ils sont séparés par une zone qui permet d’afficher soit la carte du GPS, soit diverses informations sur la voiture et ses assistances de conduite.

La console centrale intègre un écran multifonctions qui, outre les classiques systèmes de navigation et le paramétrage du véhicule, propose la possibilité d’utiliser des applications via son téléphone portable ; celui-ci doit toutefois alors être connecté via un câble USB. Les plastiques ne sont pas du meilleur effet, avec

de nombreux plastiques durs facilement rayables.

Alors que je mesure 1.82 m, je ne suis pas emballé par l'ergonomie générale proposée au conducteur. L'assise ne peut être suffisamment abaissée, le volant n'est réglable qu'en hauteur et la position de conduite n'est pas idéale. De plus, je retrouve cette incompréhensible inversion du levier de commande de boîte : du fonctionnement classique en mode automatique, on l'éloigne latéralement pour passer la boîte en mode séquentiel alors qu'il serait bien plus ergonomique de l'approcher du conducteur, sans compter que VW s'évertue toujours à inverser la commande séquentielle. Heureusement que les palettes au volant permettent de s'affranchir du levier, même si ces dernières tournent avec le volant.

Les places arrière gagnent un peu d'espace comparé à la version V et permettent à deux adultes de prendre place sans trop se contorsionner. Malgré une progression de 70 litres, le coffre demeure petit avec 351 l de capacité. En baissant les sièges arrière, il peut toutefois atteindre 1'125 litres.













Sous le capot

Alors que le précédent modèle GTI était motorisé par un moteur TSi 1.4 l turbo qui développait 180 ch, VW prend le contrepied de la tendance au downsizing et propose désormais sa nouvelle version avec un propulseur 4 cylindres de 2.0 l turbo qui gagne 20 chevaux et offre désormais le chiffre rond de 200 ch (147 kW) à 6’000 t/min. Le couple progresse également de 70 Nm, passant à 320 Nm dès 1’500 t/min.

Alors que la version V était accouplée à une boîte à double embrayage à 7 rapports, cette nouvelle mouture reprend la bien connue DSG à 6 rapports que les ingénieurs ont sans doute jugée suffisante en regard de l’augmentation du couple moteur. Le 0 à 100 km/h est annoncé à 6.7 sec alors que la vitesse de pointe de 237 km/h est atteinte en sixième.

La consommation mesurée durant les 1’500 km de mon essai atteint 7.06 l/100 km. Ce résultat n’est guère élogieux pour une voiture dont le poids à vide n’est « que » de 1’280 kg, Les chiffres de consommation annoncés de 5.9 l/100 km et des émissions de CO2 de 134 g/km sont bien loin, qui valent à la Polo GTI une classe d’efficacité énergétique F seulement.







Au volant

Dès les premiers tours de roue, je suis surpris par un amortissement très abouti pour une auto dépassant à peine les 4 m. Le confort est au rendez-vous, avec une voiture qui amortit très bien petites irrégularités et grosses compressions tout en limitant la prise de roulis. Alors que VW associe en général plutôt confort à souplesse de suspensions, ce n'est pas le cas ici et c'est tant mieux ! Sans doute les suspensions actives n'y sont-elles pas étrangères mais cet amortissement est une vraie réussite à mes yeux, en mode normal tout au moins. En sélectionnant le mode sport, la détente se durcit pour limiter les mouvements de caisse à rythme soutenu. Ce bon confort est toutefois un peu mis à mal par un bruit d'échappement grave très présent dans l'habitacle, qui devient vite fatigant en conduite normale.

Malheureusement, cet amortissement ne gomme pas l'un des travers récurant de la marque de Wolfsburg : une motricité et un sous-virage indignes d'une auto moderne. Même sur chaussée sèche, en sortie de virage serré, la roue intérieure cire copieusement et cela jusqu'en 3ème rapport. Lorsque l'adhérence est moindre, c'est l'ensemble du train avant qui patine et provoque irrémédiablement un fort sous-virage à la remise des gaz. Vraiment dommage pour une petite sportive dont j'attendais qu'elle soit plus amusante à conduire.

Ce comportement est sans doute exacerbé par le couple moteur important et disponible dès les bas régimes. Le moteur 2.0 l affublé d'un petit turbocompresseur permet des reprises très franches qui aident l'auto à s'extraire du serré mais mettent à mal le train avant. Corollaire de cette suralimentation, la poussée s'essouffle dès 4'000 t/min et paraît même s'effondrer au-dessus de 5'000 t/min, à tel point que j'ai de la peine à croire la fiche technique qui annonce la puissance maximum à 6'000 t/min. Il ne sert à rien de « tirer les tour », rouler sur le couple est bien plus efficace.

Quant à la boîte DSG 6 rapports, déjà découverte sur plusieurs autres modèles du groupe, je continue à la trouver en retrait par rapport à certaines concurrentes. Si elle fonctionne bien en usage automatique normal, elle n'est pas particulièrement rapide en usage sportif et produit passablement de patinages d'embrayage au changement de rapport, peu en accord avec une petite voiture sportive. En outre, avec le couple élevé à bas régime, rouler à faible allure dans des embouteillages provoque beaucoup d'à-coups presque impossibles à éviter.



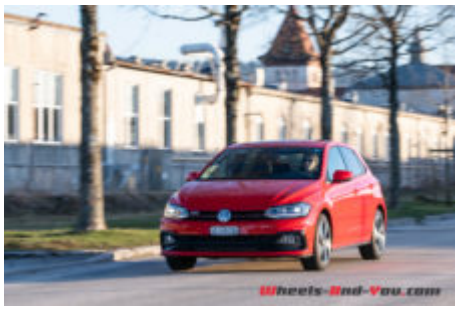




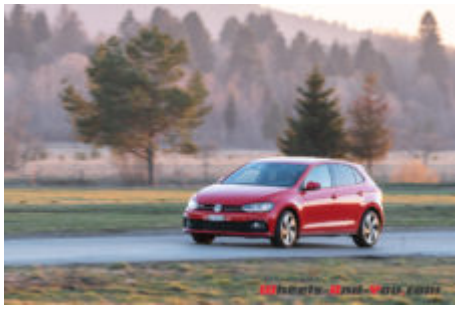












Verdict

Pour revenir à la question posée dans l'introduction de cet article, ma réponse sera négative : la Polo GTI ne démontre pas le retour à l'esprit GTI original. Elle propose pourtant plusieurs points positifs : un amortissement très réussi, un moteur au couple généreux et un équipement pas pléthorique mais complet. Malheureusement, les défauts de son train avant et son moteur qui s'essouffle dans les tours limitent drastiquement son dynamisme que le manque de gaieté intérieure ne compense pas.

Mon avis est donc mitigé, d'autant que le prix débute à CHF 32'150.-. Reste que Volkswagen vendra certainement bon nombre de cette petite bombe qui plane sur l'aura de sa grande sœur, une certaine Golf GTI…













<u>Prix et options – Volkswagen Polo GTI</u>

Prix de base : CHF 32’150.-

Pack Innovation : CHF 1950.-

Pack Securité : CHF 740.-

Park Assist : CHF 680.-

Garantie 4 ans : CHF 640.-

Soundsystem « Beats » : CHF 480.-

Préparation Portable Confort : CHF 420.-

Pack Hiver : CHF 400.-

Châssis Sport-Select : CHF 290.-

Rétroviseurs électriques : CHF 170.-

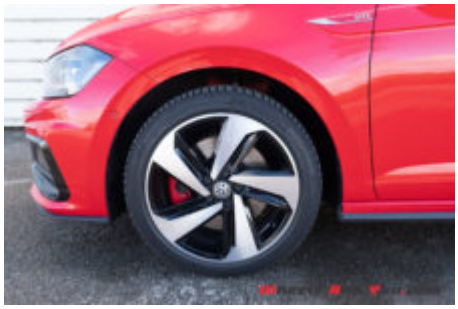
Finish normal : CHF 100.-

Prime VW : CHF -2000.-

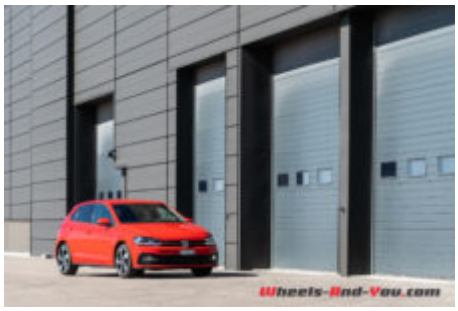
Avantage Pack Innovation : CHF -470.-

Avantage Pack Sécurité : CHF -190.-

<u>Prix TOTAL : CHF 35’360.-</u>







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Polo GTI, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



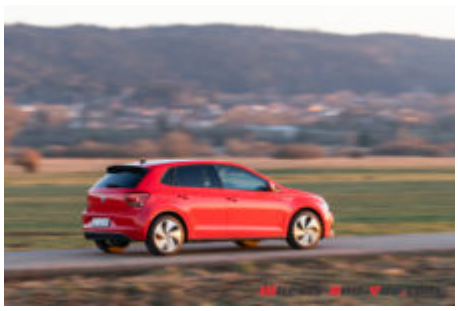


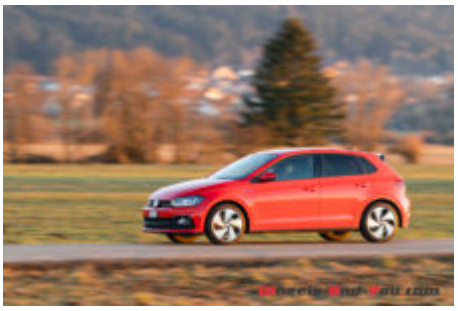














A lire aussi

Essai – Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Essai – Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Essai – Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine…

Essai – Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai – Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai – Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai – Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai – Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai – Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai – Volkswagen Golf R : L'R de rien…

Essai – VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai – VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai – VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai – VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai – VW Beetle : Elle se la pète la Choupette !

Essai – VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai – VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai – VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Présentation – Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté – Volkswagen Passat

Présentation – Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté – Volkswagen T-Cross

Présentation – Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté – Volkswagen Touareg

Avant-première – Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première – Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté – Volkswagen Polo GTI

Nouveauté – Volkswagen T-Roc

Nouveauté – Volkswagen Polo MY2017

Présentation – Volkswagen up! GTI Concept

Présentation – Volkswagen I.D. Crozz

Présentation – Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté – Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première – Volkswagen I.D. Concept

Présentation – Volkswagen Golf R360S

Nouveauté – Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation – Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté – Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté – VW up!

Nouveauté – Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté – Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté – Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté – Volkswagen Tiguan

Nouveauté – Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté – Volkswagen Sharan

Nouveauté – VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première – Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté – Volkswagen Touran

Nouveauté – Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté – Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté – Volkswagen Polo GTI

Nouveauté – Volkswagen Passat GTE

Nouveauté – Volkswagen Passat

Nouveauté – Volkswagen Touareg

Présentation – Volkswagen Golf R 400

Nouveauté – Volkswagen Golf GTE

Nouveauté – Volkswagen Scirocco

Nouveauté – Volkswagen Polo

Présentation – VW twin up!

Présentation – VW Golf Sportsvan

Nouveauté – VW e-Golf et e-up!

Nouveauté – Volkswagen Golf VII R

Nouveauté – VW Polo R WRC

Nouveauté – VW Taigun

Nouveauté – VW Beetle Cabriolet

Nouveauté – VW Golf VII

Genève 2012 – Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 – Volkswagen up!

Genève 2012 – Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté – Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté – Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté – Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté – Volkswagen CC

Nouveauté – Volkswagen up!

Nouveauté – Volkswagen Beetle

Genève 2011 – Volkswagen Bulli

Genève 2011 – Volkswagen Golf Cabriolet












Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

