

Volkswagen Golf TDI 1.9 I



Un essai détaillé de Bruno Godaert



La concurrence

Alfa Romeo 147 1.9 JTD Distinctive	21.100 €	4 m 17	115 ch
Citroën Xsara 2.0 HDi Exclusive	19.950 €	4 m 19	110 ch
Fiat Stilo 1.9 JTD Dynamic	19.050 €	4 m 26	115 ch
Ford Focus 1.8 TDCi Ghia	20.700 €	4 m 17	115 ch
Honda Civic 1.7 CTDi ES	20.395 €	4 m 29	100 ch
Mazda 3 1.6 CDVi TSi	19.299 €	4 m 42	110 ch
Opel Astra 2.2 DTI 16V Sport	21.930 €	4 m 25	125 ch
Peugeot 307 2.0 HDi XSi	21.860 €	4 m 20	109 ch
Renault Mégane 1.9 dCi Privilège Luxe	21.100 €	4 m 21	115 ch
Skoda Octavia 1.9 TDI Elegance	20.555 €	4 m 51	110 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 20
Largeur	1 m 76
Hauteur	1 m 48
Empattement	2 m 58
Poids	1.251 kg
Coffre	350/1.305 dm ³
Pneus	205/55 R16
Réservoir	55 l
Moteur	4 cyl. turbodiesel EURO 4
Cylindrée	1.896 cm ³
Puissance	105 (77 kW) à 4.000 tr/min
Couple	250 Nm à 1.900 tr/min
Transmission	AVT
Alésage-course	79,5 x 95,5 mm

A l'arrêt

☺☺☺ Légèrement plus longue (+ 55 mm), plus large (+ 24 mm) et plus haute (+ 30 mm), c'est au bénéfice de l'habitabilité, surtout à l'arrière, et du coffre à bagages qui gagne 20 litres. Au goût du jour lorsqu'on opte pour l'écran de navigation, la partie centrale de la planche de bord fait nettement plus dépassée, équipée simplement d'un combiné radio/CD. L'instrumentation reste trop éparpillée. Extérieurement, c'est plutôt réussi. Les clignotants intégrés dans les rétroviseurs et le badge arrière qui permet l'ouverture du coffre figurant parmi les bonnes idées.

Sur la route

☺☺☺☺ Dès le départ, la rigidité largement améliorée de la coque se perçoit, tant au niveau de l'insonorisation en général, que de l'agrément de conduite. Reposant sur une nouvelle plate-forme, la Golf V progresse encore en comportement routier et, même équipée de la suspension abaissée de 15 mm propre à la *Sportline* essayée, l'amortissement est aussi efficace que confortable.

Porte-monnaie

☺ La Golf TDI 105 chevaux devrait, de l'aveu même de l'importateur, constituer le gros des ventes du modèle. A 20.170 € *prix de base*, le véhicule n'est pas donné. Les options ne le sont pas non plus. Quant à l'entretien ou à d'éventuelles réparations, tout dépend du concessionnaire... et de la façon de conduire du propriétaire. Le 1 l 9 n'est pas excessivement gourmand et l'on peut espérer une autonomie de l'ordre de 900 kilomètres avec un plein.

FURIEUSEMENT

Assurer mais responsabiliser

Chacun d'entre nous est responsable des fautes qu'il commet. Et surtout, des dommages qu'il cause à autrui. Il y a un article du code civil qui est très clair à ce sujet. Cela peut parfois coûter très cher. Au point qu'en ce qui concerne les accidents qu'on est susceptible d'occasionner au volant d'une voiture, le législateur a rendu obligatoire la souscription d'un contrat dit RC avant de prendre la route. Là où le système dérape, c'est lorsque certains de nos élus s'insurgent contre le fait qu'un pourcentage plus ou moins important d'automobilistes ne parvient plus à trouver d'assureur... tant ils constituent un *mauvais* risque. Passons encore pour les jeunes dont 25% seulement (soit 1 sur 4) sont réellement des brise-tout. Ne pourrait-on pas trouver une formule pour les sensibiliser plus aux dégâts causés, quitte effectivement à les orienter... vers d'autres moyens de transport? Idem pour les abonnés aux accidents en série. Tant pis pour eux s'ils sont soit incapables de maîtriser un véhicule ou, pis, s'ils s'en fichent parce que, précisément, "c'est tout de même l'assurance qui paye!" Vu dans cette optique, l'idée d'imposer une surcharge de 10 € à tous les contrats en cours est absolument antipédagogique et très démotivante pour les *bons* conducteurs qui restent, tous âges confondus, l'immense majorité des usagers. On applaudit au pollueur payeur, pourquoi ne pas appliquer le "qui casse (trop) paie"?

Bruno Godaert

La marque

Parti de rien, il y a un peu plus d'un demi-siècle, avec un seul modèle (la Coccinelle, qui vient de terminer sa carrière), le groupe Volkswagen est le 4^e constructeur mondial. Sa gamme s'élargissant sans cesse, tous les modèles ne connaissent pas un égal succès. Les extrêmes, comme la Lupo et la Phaéton, se traînent. Mais la nouvelle Golf est là!

Le modèle

Un chiffre: 22 millions, c'est le nombre d'exemplaires produits depuis 1974. Une voiture passe-partout symbole d'un certain style de vie. Tout en évoluant, la cinquième génération ne s'écarte ni de l'esthétique ni de la philosophie des modèles qui l'ont précédée. Avantage: la Golf IV n'apparaît pas comme immédiatement démodée, sa cote à l'occasion restera élevée.

Les versions

Tout en bas de l'échelle: la Golf 3 portes, 1.4 Trendline (75 ch) s'affiche à 15.470 €. A l'autre extrémité - en attendant la GTI prévue pour l'an prochain -, on trouve la 5 portes 2.0 TDi (136 ch) Sportline, facturée 23.136 €. En réalité, les amateurs ont actuellement le choix entre deux types de carrosserie, trois moteurs essence (1 l 4, 75 ou 90 ch, 1 l 6, 115 ch) et trois diesels (1 l 9, 75 ch ou 105 ch, 2 l, 136 ch) tandis qu'il y a trois niveaux de finition, la Comfortline étant l'intermédiaire.



L'équipement

Aide au stationnement AR	479 €
Antibrouillards AV	série
Banquette AR rabattable (1/3 - 2/3)	série
Boîte automatique	2.000 €
Climatiseur semi-automatique	série
Cruise control	355 €
Essuie-glace AR	série
ESP	639 €
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	369 €
Sièges avant de type sport	série
Rétroviseurs électriques/dégivrage	série
Intérieur cuir	1.990 €
Siège AV réglable en hauteur	série
Airbags frontaux/latéraux	série
ABS + EBV	série
Système navigation	3.203 €
Télécommande + commande anti-car-jacking	série
Toit ouvrant	876 €
Volant réglable haut. et prof.	série
Radio CD	501 €

Les chiffres

Vitesse maximale	187 km/h	Consommation sur route	4,3 l
De 0 à 100 km/h	11,3 s	Consommation mixte	5,0 l
Km départ arrêté	33,1 s	Prix achat	21.516 €
Garantie	2 ans, kilométr. illimité	Taxe circulation	344,15 €
Consommation urbaine	6,5 l	Taxe mise en circ. néant (Euro 4)	



Le bilan

Les premières photos de la Golf V n'ont pas engendré une salve d'applaudissements de la part de la presse spécialisée qui s'attendait - sans doute - à des changements esthétiques plus marqués. Au volant cependant, on s'aperçoit vite qu'il s'agit d'une nouvelle auto. Mieux: elle se place d'emblée parmi les plus homogènes de sa catégorie. Au fond, le best-seller de Volkswagen ne fait qu'appliquer la recette de sa devancière, la Coccinelle: évoluer sans choquer pour durer. Une formule moins risquée que la révolution...