

Volkswagen Multivan TDI



Un essai détaillé
de Bruno Godaert



La concurrence

Chevrolet Trans Sport Rea (V6 Ess)	37.000 €	5 m 11	184 ch
Chrysler Grand Voyager 2.5 CRD LX	38.841 €	5 m 07	143 ch
Citroën C8 2.2 HDi 16V C.C. 6 M	36.000 €	4 m 73	130 ch
Hyundai Satellite 9 P 2.5 CRDi	23.499 €	5 m 04	140 ch
Kia Carnival 2.9 D EX	27.800 €	4 m 89	144 ch
Mazda MPV 2.0 CVDi TSi	28.299 €	4 m 75	136 ch
Mercedes-Benz Viano 2.2 CDI Trend	32.307 €	4 m 75	150 ch
Renault Grand Espace 2.2 dCi Privilège	37.550 €	4 m 86	150 ch
Toyota Previa 2.0 D-4D Sol 7 P	33.405 €	4 m 75	116 ch
Volkswagen Transporter Combi 2.5 TDi 130	26.305 €	4 m 89	130 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 89
Largeur	1 m 90
Hauteur	1 m 95
Empattement	3 m
Poids	2.274 kg
Coffre	1.208 à 4.525 dm ³
Pneus	215/55 R16
Réservoir	80 l
Moteur	5 cyl. transversal
Cylindrée	2.460 cm ³
Puissance	130 cv (96 kW) à 3.500 tr/min
Couple	340 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	avant
Alésage-course	81 x 95,5 mm

A l'arrêt



A la différence de Mercedes qui a vainement tenté de faire croire que sa Classe V était un monovolume de pure souche, Volkswagen n'a jamais renié les origines *utilitaires* de ses Caravelle et Multivan. Le look reste donc très carré: si on n'aime pas ça, tant pis! Mais à l'intérieur, on entre dans un autre monde. Il y a beaucoup plus d'espace pour se mouvoir que dans les monospaces *chics*, espaces de rangement multiples, modularité exemplaire grâce aux *rails* et possibilités de personnalisation infinies.

Sur la route



Compte tenu du poids relativement important de l'ensemble, surtout en charge, la motorisation 130 ch semble le minimum acceptable pour tirer un peu de plaisir de la conduite d'un tel véhicule. S'agissant d'une traction avant, le Multivan est un peu moins *fun* que son concurrent direct, le Viano de Mercedes-Benz, mais dans l'ensemble le bilan sécuritaire est excellent avec, sur les 5 cylindres, l'ABS, l'EDS, l'ASR et l'ESP de série.

Porte-monnaie



Il y a 10.000 € de différence entre le Transporter Combi 130 ch de base et le même en Multivan. C'est le prix du passage de l'utilitaire pur à l'utilitaire chic. Nos voisins allemands n'hésitent pas, mais chez nous ce sera sans doute moins évident. Soyez rassuré, cependant: une fois payé, le Multivan devrait s'avérer plutôt économe à l'usage, le TDi étant sobre et fiable.

FURIEUSEMENT

La mobilité: une priorité?

Scène de la vie quotidienne: deux poids lourds, longs de 16 m minimum, sont arrêtés à contresens dans une artère commerciale. Il n'y a donc plus qu'une bande de libre, pour un trafic incessant dans les deux sens. Arrive un combi de la police qui, après quelques hésitations, se décide à intervenir. Première surprise: il s'installe, à son tour, en double file juste au-delà de la sortie du parking d'une grande surface. Pour les utilisateurs de celle-ci, pour qui la sortie n'était déjà pas aisée d'un côté à cause des 40 tonnes, cela devient carrément la galère! Interrogée, la conductrice du combi répond qu'elle est tenue de se placer "aussi près que possible des contrevenants"! Soit c'est vrai, et la règle est peu appropriée en l'espèce, soit c'est de la faïnéantise. Il y avait pourtant moyen pour elle d'arrêter son véhicule vingt mètres plus loin sur un arrêt de bus, moins gênant pour la circulation. Quoi qu'il en soit, tandis que deux agents restaient dans la camionnette, un autre s'est contenté de relever la plaque des autos squattant les places réservées aux livraisons à cette heure-là. N'y avait-il pas mieux à faire? Par exemple, tenter, aussi, de régler le trafic pendant que les camions déchargeaient? Lorsque nos concitoyens réclament *plus de bleu* en rue, c'est avant tout pour intervenir utilement. Mais à Bruxelles, la mobilité n'est manifestement pas une priorité. Au moins bien ça roule, au mieux, semble-t-il. On ne nous ôtera pas de l'idée qu'il s'agit d'une politique délibérée, encouragée quelque part!

Bruno Godaert

La marque

Réputé grâce à quelques modèles de voitures très populaires, le cinquième groupe automobile mondial est également très actif dans le domaine des V.U.L. (véhicules utilitaires légers). A peine la Coccinelle réalisée, que le constructeur s'attaquait déjà au *fourgon* Transporter qui figure au catalogue dès 1950.

Le modèle

En plus de la camionnette, Volkswagen commercialise aussi un Combi doté à l'époque déjà de vitres latérales et de sièges démontables. Celui-ci se transforme, grâce à Westfalia, en camping-car. Le *Bulli*, comme on surnomme le premier Transporter, fera le tour du monde, se muant en véritable monovolume avant la lettre sous le nom de *Samba-bus*: huit passagers pouvaient y prendre place. L'actuel Multivan entend concurrencer directement les monospaces haut de gamme.

Les versions

L'importateur belge fait provisoirement l'impasse sur les modèles à essence et ne propose que les TDi, en 1 l 9, 4 cylindres (105 ch) ou en 2 l 5, 5 cylindres (130 et 174 ch). Les 5 cylindres reçoivent d'office la boîte manuelle à 6 vitesses et sont disponibles en base confort ou highline. Les prix s'échelonnent de 34.812 € à 46.670 €, options en sus.

L'équipement

Aide au stationnement av./arr.	556,60 €
ABS/EDS/ASR/ESP	série
Banquette 3 places transformables lit	série
Boîte automatique	non disponible
Climatiseur	série
Cruise control	271,40 €
Essuie-glace ARR.	série
Table multifonctions sur rail	série
Jantes en alliage	série
Lève-vitres électriques avant	série
Ordinateur de bord	série
Peinture métallisée	762,30 €
Portes coulissantes latérales	série
Rétroviseurs électriques/chauffants	série
Roue de secours	normale
Vide-poches réfrigéré	série
Vitres assombries/Vitrage athermane	353,32 €
Sièges chauffants	série
Préparation téléphone	366,63 €
Télécommande verrouillage central	série
Transponder (antivol électronique)	série
Alarme volumétrique	261,36 €
Radio Delta avec Sound System	889,35 €

Les chiffres

Vitesse maximale	168 km/h	Consommation sur route	6,6 l
De 0 à 100 km/h	15,3 s	Consommation mixte	8,0 l
Km départ arrêté	37 s	Prix (Comfortline)	38.550,60 €
Garantie	2 ans, kilométr. illimité	Taxe circulation	743,73 €
Consommation urbaine	10,5 l	Taxe mise en circul.	867,00 €



Le bilan

Le Multivan est un véhicule haut de gamme et cela se paie. Un avantage, néanmoins: la discrétion, car vos voisins immédiats n'imagineront jamais que vous avez donné quasi 40.000 € pour une camionnette. Vous, en revanche, êtes certain d'avoir fait un bon choix. Solide, pratique, économique à l'usage, inusable si on prend un peu soin de lui, le Multivan s'adaptera à presque tous vos désirs. Certes, ce n'est pas une voiture de sport et c'est gros en ville, mais on ne peut tout avoir!