

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

A l'orée de son 40e anniversaire, la VW Golf s'offre une nouvelle mouture, la septième. Tour du propriétaire de cette icône vivante de l'automobile. Essai.



- 4 cylindres, 1'390 cm³
- 140 CV à 4'500 t/min
- 250 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 212 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.4 sec.
- Poids : 1'316 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'255 x 1'799 x 1'452
- Conso. mesurée : 6.7 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 110 g/km (A)
- dès CHF 32'200.-, modèle essayé: CHF 50'050.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

Le problème quand on est un best seller, c'est de le rester. Avec la Golf, Volkswagen n'a jamais pris de risque et utilise ce qui peut rapporter gros sans trop dépenser. La voiture du peuple a bien évolué et lorsqu'elle est bardée

d'options nous avons affaire à une voiture luxueuse qui marche allègrement sur les plates bandes des premiums au risque de faire de l'ombre à sa cousine l'Audi A3. Heureusement, les tarifs des versions de base, déjà bien équipées, restent abordables. L'encensement de cette voiture m'a conduit vers une approche différente pour cet essai: lui trouver des défauts. Ce n'est pas politiquement correct, mais n'est-ce pas humain ? Rassurez-vous ce sera fait en toute objectivité, la mienne...

Les temps de gestation ne cessent de diminuer. Nous sommes maintenant très loin des neuf années qu'avait « tenue » la première génération de Golf puisque la Golf VI (2008-2012) n'aura tenu « que » quatre ans. Pour la Golf VII, point de restylage ; c'est bien une nouvelle voiture basée sur une inédite plate forme (MQB). La marque allemande croit beaucoup en ce nouveau « bébé » et voyons si la compacte la plus vendue en Europe est toujours à son firmament.

A l'extérieur

Des lignes plus tendues avec des phares plus allongés caractérisent cette nouvelle Golf. Mais dès le premier regard nous l'avons déjà identifiée. Elle conserve son ADN et le style intemporel du modèle. On ne change pas une icône.

Habillée d'une remarquable peinture nacrée blanche (Oryxwhite) du plus bel effet même si parfois on ne distingue pas franchement l'effet nacré, nous sommes en face d'une voiture qui offre une belle prestance et qui sait s'imposer. Ici en version quatre portes, elle paraît sous certains angles plus longue qu'elle ne l'est, 4.26 m. Les optiques avant plus étirés et à LED lui confèrent un regard moderne sans pour autant avoir une connotation sportive. Elle inspire confiance et solidité. Adjectifs qualificatifs souvent utilisés pour symboliser une Golf.

En option, nous avons un toit ouvrant panoramique de couleur noire recouvrant une partie du toit. Cela donne une voiture bi-ton très prisé sur les modèles sportifs et luxueux. Les jantes optionnelles "Madrid", en 17 pouces bicolores elles aussi, s'ornent de noir brillant. Les rétroviseurs adoptent un profil aérodynamique très travaillé offrant moins de prise au vent tout en conservant une bonne rétrovision et intègrent le répétiteur de clignotant. Fixés sur la ligne inférieure de la fenêtre, ils ont permis la création d'une petite ouverture en triangle juste dans l'angle. C'est petit mais cela apporte plus de clarté et une meilleure vision.

Les feux arrière plus fins, également à LED, sont bien intégrés et donnent à cette poupe un aspect moins « mastoc » que sur les générations précédentes. Dans l'ensemble, c'est une réussite. Pas de bouleversement, mais de la continuité.

A l'intérieur

Là aussi, nous sommes bien dans une Golf et on ne pourra pas se tromper! Qualité des matériaux et ajustages parfaits compensent le manque de gaîté. Il existe trois niveaux de finition : Trendline, Confortline représentant le milieu de gamme et la finition Highline synonyme de détails plus exclusifs. Avec cette dernière, on se croirait vraiment dans la catégorie supérieure. Nous découvrons ainsi un intérieur qui respire la qualité, liée sans nul doute aux matériaux usités. A un bémol près: le cuir "Vienna" qui recouvre les sièges. Il est toujours aussi "grossier" dans sa texture « gros grains ». Il inspire plus la solidité que le luxe.

Grâce aux options (Pack Technique, Confort, Design) qu'on trouve sur notre modèle d'essai, on a tout ce qui se fait de plus moderne techniquement et de plus agréable pour le confort. Quelques applications ici ou là en faux carbone et aluminium renforcent le côté "bien fini" de l'intérieur. La console centrale est légèrement orientée vers le conducteur facilitant l'accès aux différentes commandes annexes comme la climatisation "climatronic" et l'écran tactile. Ce dernier cache un Disque Dur de 64 Go et un fabuleux système de radionavigation "Discover Pro" (option à tout de même CHF 2'640.-). Très grand, 8 pouces, il intègre un capteur d'approche du doigt et se "pilote" façon smartphone.

Le toit ouvrant panoramique commence là où le pare-brise se termine. Bien pour les rêveurs qui, en levant la tête, verront le ciel. Ouvert, il possède une position confort qui évite les tourbillons d'air. Cela n'empêche pas franchement l'air de pénétrer mais il est vrai qu'il est un des meilleurs toits ouvrant rencontrés jusqu'à présent car il n'engendre du bruit qu'à des vitesses vraiment élevées. Un éclairage d'ambiance à base de LED blanches situées à des endroits stratégiques crée une ambiance agréable et donne une impression d'espace. Cela compense les couleurs sombres des matériaux intérieurs. Le volant multifonction est gainé d'un cuir lisse très agréable au touché.

Les places arrière sont faciles d'accès et généreuses en espace aussi bien pour les coudes que pour les jambes. Le coffre de 380 l., plus petit que sur les

“Françaises”, est largement suffisant même si on voyage à quatre. A noter que les passagers arrière, comme il est fréquent sur nombre de modèles dans cette catégorie, ne pourront pas baisser intégralement leur vitre.

Sous le capot

Le quatre cylindres à injection directe de 1.4 litre, dans sa nouvelle version toujours turbocompressée, délivre 140 CV de 4'500 à 6'000 t/min pour un couple de 250 Nm entre 1'500 et 3'500 t/min. Couplé à la boîte DSG sept rapports, il distille un agrément de conduite que même un diesel ne pourra pas donner. Plus léger et surtout plus silencieux que le TDI de 150 CV, les 70 Nm de différence en faveur de ce dernier sont vite oubliés. D'autant qu'en termes de couple, ce nouveau 1.4 TSI en offre largement suffisamment pour relancer la voiture même chargée. Le diesel (TDI de 150 CV) est donc plus à recommander aux très très gros rouleurs afin de vraiment amortir les CHF 3'500.- supplémentaires à l'achat.

Volkswagen a doté cette motorisation de l'Active Cylinder Technology (ACT). Généralement utilisée sur de gros moteurs six ou huit cylindres afin de réduire notoirement la consommation, cette technologie apparaît aujourd'hui sur ce petit moteur. Le principe : à faible charge (entre 1'400 et 4'000 t/min), deux des quatre cylindres sont obturés via leurs soupapes qui restent fermées. On ne “tourne” plus que sur deux cylindres. La technique est au point car on ne ressent pas de perte de puissance et encore moins le passage à cette “castration”. Bien entendu, à la moindre sollicitation de l'accélérateur, les quatre cylindres se remettent en fonctionnement. Un indicateur sur le tableau de bord nous signale le passage d'un mode à l'autre. Difficile de mesurer le gain réel en termes de consommation (VW annonce 0,5 l. aux 100 km) mais il ne doit pas être négligeable, ni négligé. C'est à mon avis bien plus significatif que ne l'est le système « Stop and Start ». Une réelle innovation qui va dans le bon sens et j'irais même jusqu'à parler de révolution tant l'agrément de conduite n'en est pas altéré. Nous n'avons pas atteint la consommation mixte annoncée par Volkswagen (4,7 l.). Mais en roulant sans économiser, nous avons mesuré un honorable 6,7 l. au 100 km, ce qui permet une belle autonomie d'au moins 700 kilomètres.

Au volant

Là encore, les « Golficionados » ne seront pas dépaysés et selon la finition choisie ils ne pourront même que constater et apprécier le bond en avant réalisé sur l'ensemble des prestations proposées. Le poste de pilotage, bien pensé, est maintenant orienté vers son pilote façon BMW. J'aime les voitures allemandes et je m'y sens vite à l'aise. La prise en main se fait donc rapidement. Je retrouve une voiture souple, moelleuse, très confortable, peut-être même trop. En mode confort, sur un col, je me suis senti mal, ayant presque des nausées tant la voiture était « molle » et prenait du roulis, même sans « attaquer ». Ce n'est pas un défaut en soi, ce n'est simplement pas ma préférence. Au petit mal, un grand remède: une simple pression sur un bouton "mode" et je migre vers le châssis sport. Mais là, je trouve la direction artificiellement trop dure avec un point milieu « souple », trop lourde et trop collante sans vraiment "transmettre" la route. Pas de souci, toujours dans la sélection "mode" je choisis l'option réglage et je demande un volant normal. Sans vraiment changer du tout au tout, je retrouve une direction plus cohérente avec le style de véhicule configuré. Je sélectionne aussi une boîte moins sportive car les hurlements du moteur dans les tours ne sont pas nécessaires à la conduite de cette Golf qui préfère être conduite en douceur.

Vous l'avez compris, la voiture dans cette motorisation propose, entres autres, plusieurs modes de gestion d'amortissement. C'est l'option "DCC" -régulation adaptative du châssis- que nous ne pouvons que recommander. Il est à noter que les modèles dits « inférieurs » comme celui associé au moteur essence de 122 CV sont dotés maintenant d'un simple essieu arrière déformable. Ils ne se montrent pas aussi confortables et bien entendu ne sont pas évolutifs. Le "DCC" propose ainsi les choix suivants: le mode confort, le mode normal, le mode sport, le "eco." et enfin le mode individuel qui permet de choisir et de rentrer ses propres critères de fonctionnement. Vous pouvez aussi choisir un mode comme le mode sport qui d'office règle la boîte DSG sur "S" et mettre la gestion de la boîte sur Drive (normal) mais en aucun cas vous ne pourrez avoir la gestion de la DSG en mode économique en dehors de ladite sélection. A chacun son "mode" selon son style de conduite.

Globalement le confort de roulement est remarquable et les options de réglage si nombreuses que chacun, après un temps d'adaptation, trouvera ce qui lui convient le mieux. Le mode normal est celui que j'ai le plus apprécié. La voiture évoluant dans un silence de fonctionnement hors du commun dans cette

catégorie.

Le freinage est progressif et facile à doser malgré son assistance qui se fait sentir. Pour freiner vraiment fort il suffira de vraiment appuyer. Fort logique me direz-vous, voire une lapalissade. Ce que je veux dire, c'est que parfois avec tous les systèmes d'assistance on effleure à peine la pédale et on est déjà le nez dans le pare-brise. Ici, ce n'est pas le cas.

Comme sur les modèles haut de gamme, le frein à main est électrique (enfin, la commande) et il ne se retire qu'en appuyant sur un bouton. Me servant souvent de véhicules où l'on peut le désactiver en lâchant le frein à pied et en accélérant, je me suis souvent retrouvé à pester car je devais le relâcher manuellement. Pour les démarrages en côte c'est pratique car visiblement rien d'autre n'est prévu. De toute façon, le couple important dès les bas régimes vous fera monter sur un filet de gaz donc sans grand risque de reculer.

Dans les options "confort" il y a la caméra de recul "Rear assist". Toujours aussi bien intégrée dans le logo du coffre arrière qui va pivoter lors de son activation. Elle offre un réel avantage grâce à son objectif grand angle, notamment celui de pouvoir sortir d'un stationnement en épi avec une vision que même une chouette qui tournerait la tête ne pourrait obtenir. La première fois j'y suis allé avec prudence, mais la netteté et le rendu sur l'écran sont tels que la deuxième fois je lui ai fait confiance et j'ai reculé sans tourner la tête. Seule petite remarque, quand on souhaite ouvrir le coffre, il faut attendre quelques secondes que la caméra se repositionne dans son rangement.

Le « Stop and Start » n'est pas des plus rapides et il est même un peu brusque au redémarrage. En fait, c'est plus la gestion de redémarrage/boîte qui occasionne des à-coups. Rien de vraiment méchant mais comme tout le reste n'est que douceur cela surprend. On peut bien entendu le déconnecter. Autre option présente, la "Lane assist". Très surprenante elle permet vraiment de vous seconder. Sur autoroute par exemple, si vous veniez à vous assoupir ou pour toute autre raison vous déporter de votre trajectoire, le volant donnera des impulsions et corrigera légèrement la direction. Je me suis amusé à jouer à "sans les mains Toto!". Sauf que ce n'était pas à vélo mais en auto et sur autoroute. Je rassure tout de suite mes amis instructeurs au TCS, mes mains étaient à deux millimètres du volant. Donc, positionné au milieu de la chaussée, entre deux lignes, "Lane assist" sur "on", j'ai lâché le volant. La voiture se cherchait un peu et corrigeait sa

trajectoire à petit coups de volant. Au bout de dix secondes environ, une sonnerie et un message m'intimait l'ordre de reprendre le contrôle du véhicule. Intéressant, car équipé en plus du radar à l'avant (ACC) on se dit que l'on n'est plus très loin du futur où je pourrai enfin être Toto. Certains constructeurs travaillent sur le tout autonome mais ce n'est pas pour tout de suite, nous devons encore rester maître de notre véhicule. En revanche, cette option est désagréable sur route, car comme la voiture veut sans cesse corriger la trajectoire, le volant oscille tel un métronome de gauche à droite. Je dois avouer ne plus l'avoir utilisée le reste de mon essai.

Autre option nommée précédemment et celle-là je la recommande aux rouleurs sur autoroute : la régulation automatique de distance (ACC). On règle la distance souhaitée avec le véhicule qui nous précède et on peut cruiser tranquille. Attention, car avec de telles aides nous sommes très vite tentés de porter notre attention ailleurs... Sans les mains, sans les pieds, si en plus c'est sans la tête, où allons-nous? Dans le mur... Par ailleurs, comme avec d'autres constructeurs disposant de cette option, il faut bien anticiper les dépassements (surtout des poids lourds) en se plaçant suffisamment tôt sur la voie de gauche pour éviter que le champ du radar n'enregistre un obstacle et entame un freinage des plus mal venu.

Pour ce qui est du poids, on peut dire qu'il est maîtrisé. 1'316 kg, soit quasi pas d'augmentation de poids par rapport à la version VI, avec pourtant un accroissement des dimensions extérieures et une quantité d'équipements significatifs.

Par ailleurs, cette Golf propose une gestion de sa boîte de vitesses encore plus évoluée avec un mode dit "eco". Toutefois, ce dernier une fois sélectionné offre un mode fonctionnement qui demande un temps d'adaptation car il ne génère pas de frein moteur. Au moindre relâchement de l'accélérateur, la boîte débraye et on est en roue libre. Là encore, avec un peu de pratique on en jouera presque. Notons au passage que le maniement du levier a changé et l'on passe maintenant du mode Drive au mode Sport en le tirant vers le bas. Comme je le disais précédemment, la sélection Sport n'a guère sa place avec cette voiture ou le "velouté" règne. J'ai aussi trouvé intéressant la manière utilisée par les ingénieurs pour contrer l'afflux de couple sur le train avant. Ils ont tout simplement raccourci le temps de passage entre le premier et deuxième rapport. De ce fait, il y a nettement moins de patinage des roues lors de démarrages sportifs.

A signaler qu'après deux heures d'autoroute, j'ai reçu un message m'intimant gentiment de faire une pause. Le message sera répété en cas de non respect de la consigne. Ce détecteur est associé à l'option ACC ou le régulateur de vitesse. Visiblement pas désactivable. Cela ne m'a gêné que par le sentiment que ma liberté se perd au fur et à mesure que la technologie avance. Mais j'admets que les pauses sont souvent salutaires et nécessaires, j'aime seulement choisir le lieu et le moment.

Pour finir, quand on arrive dans un passage serré, bordé d'obstacles, les bips de proximité se mettent à émettre des sons différents selon que vous vous rapprochez ou vous éloignez de l'obstacle et lorsque vous êtes littéralement entouré, vous avez droit à une belle mélodie. Cette voiture est vraiment « douée » pour vous faciliter une conduite décontractée. Il ne lui manque presque que la parole, et encore !

Verdict

Même en cherchant bien, je n'ai que peu de griefs à retenir contre cette Golf septième du nom. Elle est toujours la reine incontestée dans son segment, même si la concurrence, nouvelle Classe A et nouvelle Peugeot 308 entre autres, ne lui laissent plus autant d'avance qu'auparavant.

Sa rigueur, son confort général en font une voiture plaisante à vivre au quotidien. Ce qui changera peut être dans le futur ce sont les choix que feront les acheteurs sur les motorisations. Les TDI tant appréciés par les européens (un peu moins chez nous en Suisse), vont certainement perdre des parts de marché au profit de ces petits moteurs essence suralimentés, performants, coupleux et au rendement élevé. Volkswagen l'a bien compris et les efforts accomplis ces dernières années commencent à porter leurs fruits. Ce formidable 1.4 TSI de 140 CV accouplé à la boîte DSG 7 rapports, forment un ensemble des plus cohérent. Ainsi, dans cette catégorie, elle est et reste une valeur sûre, définitivement une bonne élève. Elle ravira n'importe quel acheteur. Si vous en avez la possibilité, offrez-vous quelques subtiles options d'aide à la conduite qui vous faciliteront la vie.

Prix et options - VW Golf VII 1.4 FSI ecomotion Highline

Prix de base : CHF 33'250.-

Peinture "Oryx White" effet nacré : CHF 1'320.-

Système de fermeture et de démarrage sans clé "Keyless Access : CHF 480.-

Régulation adaptative du châssis DCC : CHF 1'410.-

Toit entrebâillant/coulissant panoramique électrique : CHF 1'310.-

Réception radio numérique DAB+ : CHF 320.-

Système de navigation "Discover Pro" : CHF 2'640.-

Affichage multifonctions "Premium" : CHF 190.-

Douille multimédia MEDIA-IN pour iPhone/iPod: CHF 90.-

Pack design : CHF 2'870.-

(Equipement en cuir "Vienna" avec sièges sport à l'avant, pack hiver, vitres latérales et arrière foncées, quatre roues en alliage léger "Geneva" 7Jx17)

Jantes alu Madrid en 17 pouces: CHF 0.-

Assistant au maintien de la trajectoire "Lane Assist" avec régulation dynamique des feux de route "Light Assist" avec reconnaissance des panneaux de signalisation : CHF 890.-

Phares bi-xénon avec feux de jour à LED et éclairage dans les virages : CHF 1'940.-

4 portes avec lève-vitres électriques à l'avant et à l'arrière : CHF 1250.-

Siège du conducteur à réglage électrique : CHF 630.-

Régulation automatique de distance ACC et système de surveillance périphérique "Front Assist" avec fonction de freinage d'urgence en ville : CHF 140.-

Pack sécurité : CHF 1320.-

(Système d'assistance au stationnement "Park Assist" avec ParkPilot à l'avant et à l'arrière et caméra de recul "Rear Assist", système proactif de protection des passagers, pack miroirs, système de réglage des feux de route "Light Assist")

Prix TOTAL : CHF 50'050.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette VW Golf VII 1.4 FSI.

A lire aussi

Essai - Volkswagen Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

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

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Chouquette !

Essai - Volkswagen 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 - 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



W.A.V.



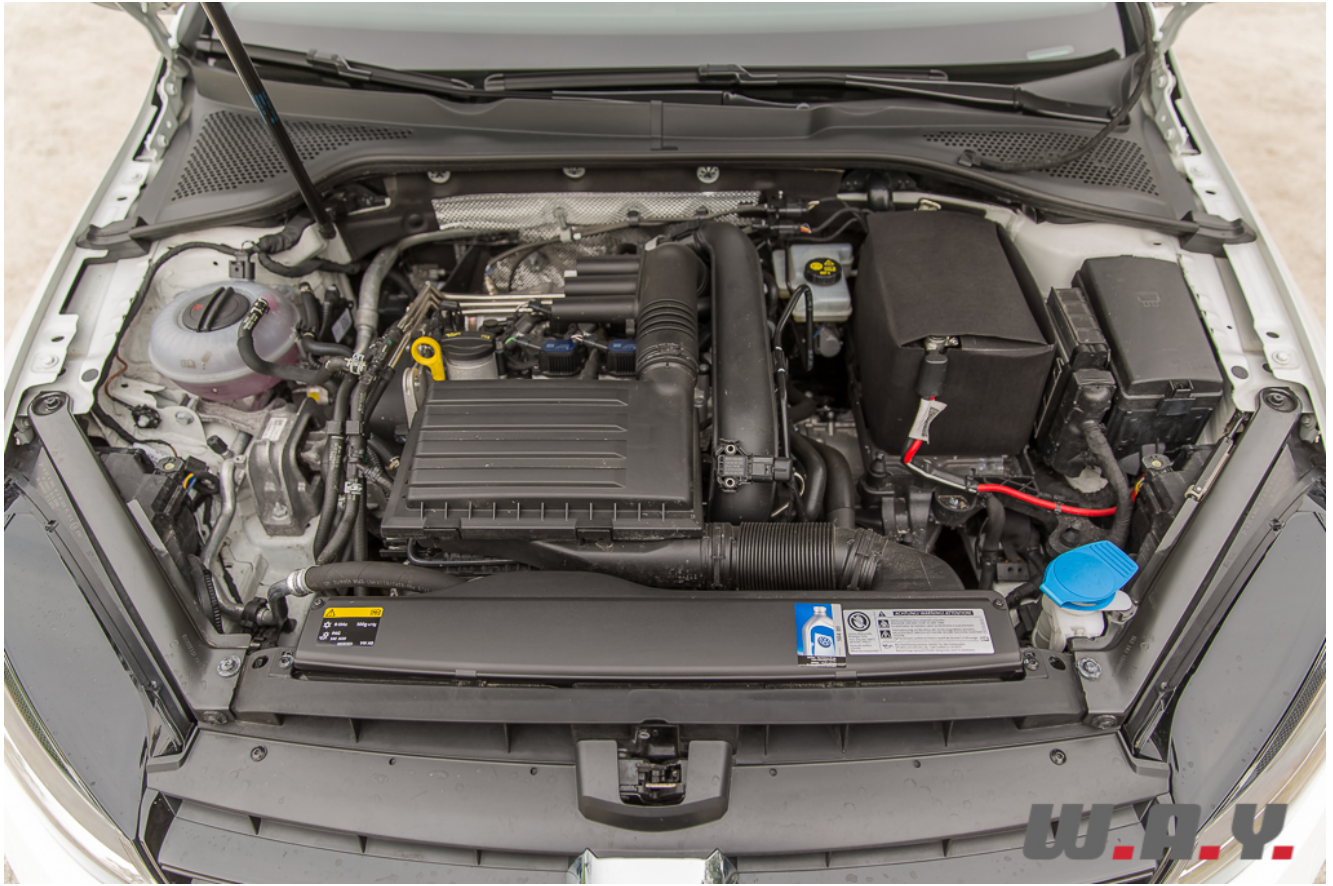
W.A.V.



W.A.Y.























W.A.V.



W.A.V.





