

Essai - Volkswagen Polo GTI : La fourmi a bien grandi

Historiquement petite bombinette de Volkswagen, la Polo GTI s'embourgeoise au fil des générations, comme mon collègue l'avait déjà relevé lors de l'arrivée sur le marché de la sixième itération. Le constructeur de Wolfsburg fait évoluer le modèle sans le changer drastiquement. Voyons ce que nous apporte cette Phase 2 de la Polo GTI VI.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 cm³
- 207 ch à 6'000 t/min
- 350 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'372 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'074 x 1'751 x 1'431
- Conso. mesurée : 7.64 l/100km
- Emissions CO₂ : 152 g/km (D)
- dès CHF 36'400.-, mod.essayé: CHF 41'540.-

Nous l'avons déjà constaté, la Polo prend du galon et malheureusement sa déclinaison GTI perd progressivement de son tempérament sportif. Je ne vais pas vous mentir, c'est encore plus le cas avec la dernière-née et personnellement, je trouve qu'elle usurpe le label GTI. Je ne peux m'empêcher de penser à la up! GTI essayée il y a quelques années, malheureusement plus disponible au catalogue, qui défendait encore cette volonté de proposer une véritable petite sportive.

Pour revenir à cette Phase 2 de la sixième génération, Volkswagen lui a fait subir un léger restyling et propose avant tout un équipement qui la fait monter en gamme. Par contre pour un tempérament sportif, il faudra aller voir ailleurs.



A l'extérieur

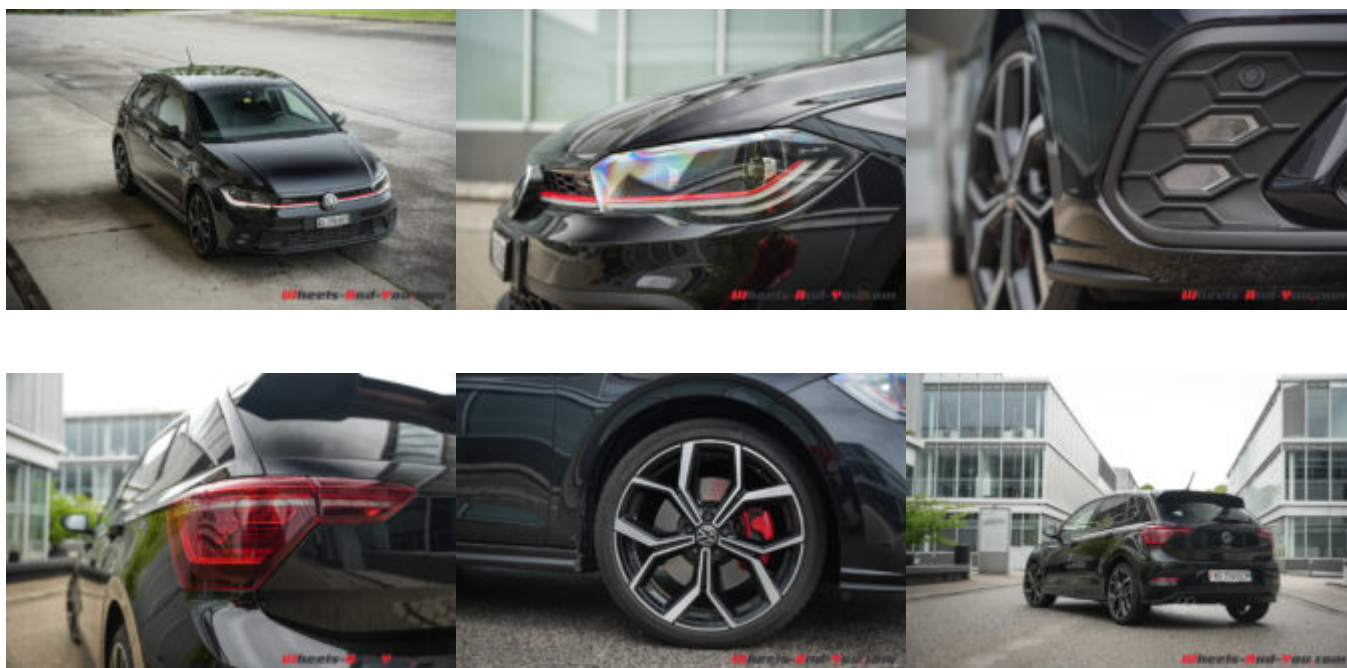
Difficile de remarquer immédiatement les changements, c'est avant tout les optiques qui évoluent car pour le reste, la forme générale de cette nouvelle Polo est très similaire, sans aucune révolution stylistique.

A l'avant, les phares Matrix LED IQ.Light englobent un peu plus les angles de la voiture et proposent une signature lumineuse plus affirmée. Il y a également un petit bandeau led qui traverse la calandre et qui relie ainsi les deux optiques. Sur la partie inférieure, les feux additionnels sont maintenant doublés, dans l'esprit d'autres modèles de la marque. Tout cela donne un petit coup de modernité à l'ensemble et confère à la face avant un peu plus de dynamisme.

Ce sont également les feux qui font évoluer l'arrière de cette Polo. Dans leur partie supérieure, ils s'étirent vers le centre du coffre, à l'instar de la Golf 8. Ça élargit la poupe de l'auto et ça renforce sa prestance. Du coup, l'écart visuel avec sa grande sœur la Golf diminue et ça devient un peu plus difficile de les différencier. Pour accentuer l'image de ce modèle GTI, le label désignant cette version vient se placer en grand, au centre du hayon, sous le logo VW. Là encore,

l'exercice consolide le côté statuaire d'une telle déclinaison.

Notre voiture d'essai dispose des jantes « Faro » 18 pouces proposées en option qui lui vont particulièrement bien. N'étant de loin pas un adepte de la couleur noire pour une auto, je n'ai rien d'excitant à mentionner sur la teinte « Deep Black Nacré ». Cependant, il va sans dire que c'est probablement un des coloris que nous verrons le plus sur nos routes. Comme de coutume, quelques petits détails de couleur rouge viennent souligner l'identité GTI mais le tout reste relativement discret.



A l'intérieur

Pas de grand changement dans l'habitacle, on retrouve l'ambiance des véhicules du groupe Volkswagen et leur austérité récurrente. Je note cependant le dessin du volant, plus moderne, qui a légèrement évolué et dont la jante épaisse offre une bonne prise en main. Il y a bien quelques surpiques rouge pour égayer un tantinet l'atmosphère et en option, le tableau de bord peut aussi s'habiller de cette teinte mais ce n'était pas le cas de notre voiture.

Fort heureusement, dans l'esprit des premières Golf GTI, les sièges conservent leur légendaire tissu avec motifs à carreaux et personnellement j'aime bien. Ça affirme l'identité du modèle sans basculer dans l'extravagance qui ne conviendrait pas à sa clientèle. Le confort des assises est plutôt correct mais j'aurais presque aimé un peu plus de maintien. Nous verrons plus tard que

finalement, au vue du tempérament de l'auto, c'est potentiellement suffisant.

Le système infotainment ne comporte pas de grande nouveauté. D'ailleurs, c'est un peu dommage de constater que les pictogrammes représentant la voiture sont toujours ceux de la Phase 1. Aucun reproche quant aux fonctionnalités, c'est complet et efficace.

Comme mon collègue l'avait relevé lors de son essai, l'habitabilité de cette Polo VI est plutôt généreuse, tout comme le volume du coffre de 351 litres. Ce sont des points forts pour une auto de ce segment.



Sous le capot

Pour faire vivre cette Polo GTI, on retrouve le quatre cylindres 2.0 TSI qui gagne légèrement en performance avec une puissance de 207 ch et un couple de 350 Nm. Le gain par rapport à la Phase 1 est faible et selon moi impossible à vraiment remarquer à la conduite. Il faut se référer aux chiffres pour constater l'évolution, par exemple une amélioration de 2 dixièmes de seconde pour réaliser le 0-100km/h. C'est minime et avant tout marketing mais on relève que ces petits changements permettent de gagner une classe énergétique, un point important de nos jours.

Il y a fort à parier qu'avoir maintenant 7 rapports au lieu de 6 sur la boîte DSG a également contribué à optimiser cela. A l'utilisation par contre, je ne me fais pas à cette transmission. Sauf si je la place en mode manuel et que je gère tout, enfin

avec quelques limitations électroniques comme habituellement. Par contre, dès qu'elle est en mode automatique, elle change de vitesses à la moindre variation du style de conduite. Fort heureusement, tout cela se fait sans le moindre à-coup. Mais à observer, c'est totalement absurde. Enfin, il faut bien que je me fasse une raison, l'objectif est d'améliorer le rendement, réduire les émissions de CO₂ et la consommation mais pas de procurer des sensations ou même une once de sportivité à cette auto qui porte pourtant le badge GTI.

Pour parler de consommation justement, sur la totalité de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 7.64 l/100km, soit légèrement plus que les 6.7 l/100km annoncés sur le fiche technique de ma voiture d'essai. A noter que sur un trajet exclusivement autoroutier d'un peu moins de 100 km, l'ordinateur de bord m'annonçait une moyenne inférieure à 6 l/100km, c'est plutôt raisonnable.



Au volant

Conscient que le label GTI a tendance à être un peu usurpé sur les modèles de la marque Volkswagen, je ne m'attendais pas à découvrir une véritable sportive au moment de prendre le volant. C'est donc sans surprise que mes impressions se confirment dès les premiers tours de roue. Bien évidemment, si l'on sollicite franchement la voiture, les 207 canassons vous font évoluer à bon rythme mais sans les sensations qu'on peut espérer dans une petite bombinette. Si c'est ce que vous cherchez, il faudra opter pour une Ford Fiesta ST ou une Hyundai i20 N, qui sont de surcroit moins chères.

Toutefois, avec une suspension relativement ferme et une direction pas trop assistée, ça m'incite à cravacher un peu plus cette Polo GTI lorsque le tracé devient sinueux. Malheureusement, défaut déjà maintes fois constaté sur les modèles Volkswagen, c'est compliqué de faire passer la cavalerie au sol. Même avec le blocage électronique de différentiel XDS montée en série sur cette nouvelle Polo GTI, la motricité n'est clairement pas à la hauteur de mes attentes.

Difficile d'accepter un tel constat et au fil des jours, j'utilise cette Polo comme une simple voiture et non une sportive. Du coup, il n'est selon moi pas primordial d'opter pour la GTI. La rigueur allemande et la pléthore d'assistances à la conduite en font une bonne voiture, là n'est pas le problème. C'est juste que ça ne correspond pas à ce que j'attends d'une GTI.

Cette nouvelle mouture dispose pour la première fois de la technologie Travel Assist IQ.DRIVE qui offre une conduite semi-autonome jusqu'à 210 km/h. Mais n'ayant pas eu l'occasion de me rendre en Allemagne, j'ai dû me contenter de tester cela, avec succès, jusqu'à 120 km/h.



Verdict

Vous l'aurez compris, je suis peu enthousiaste à l'égard de cette nouvelle Polo GTI. Certes, je m'y attendais au moment d'aborder cet essai et je ne peux pas vraiment reprocher des grandes lacunes à cette petite allemande. Toutefois, j'ai de la peine à comprendre l'utilité d'exploiter le badge GTI si ce n'est pas pour proposer une auto qui distille de véritables émotions. Mon analyse, qui pourra sembler dure à certains, m'amène à considérer que le badge GTI ne se justifie aujourd'hui plus que par des considérations marketing et de statut social qu'une telle voiture permet d'afficher.

D'ailleurs son tarif me donne un peu raison car si l'addition démarre à CHF 36'400.-, il faudra prévoir un peu plus de CHF 41'000.- pour notre modèle d'essai et son équipement très complet. Ce n'est pas bon marché pour une petite citadine à vocation sportive, même si ce prix se justifie sans doute pour une clientèle qui mise avant tout sur la marque plutôt que sur les véritables sensations.



Prix et options - Volkswagen Polo GTI

Prix de base : CHF 36'400.-

Peinture « Deep Black Nacré » : CHF 750.-

Jantes en alliage léger « Faro » 7.5Jx18 - pneus 215/40 R18 : CHF 460.-

Pack sécurité : CHF 1'220.-

Paquet technique : CHF 1'470.-

Toit entrebâillant/coulissant panoramique électrique : CHF 930.-

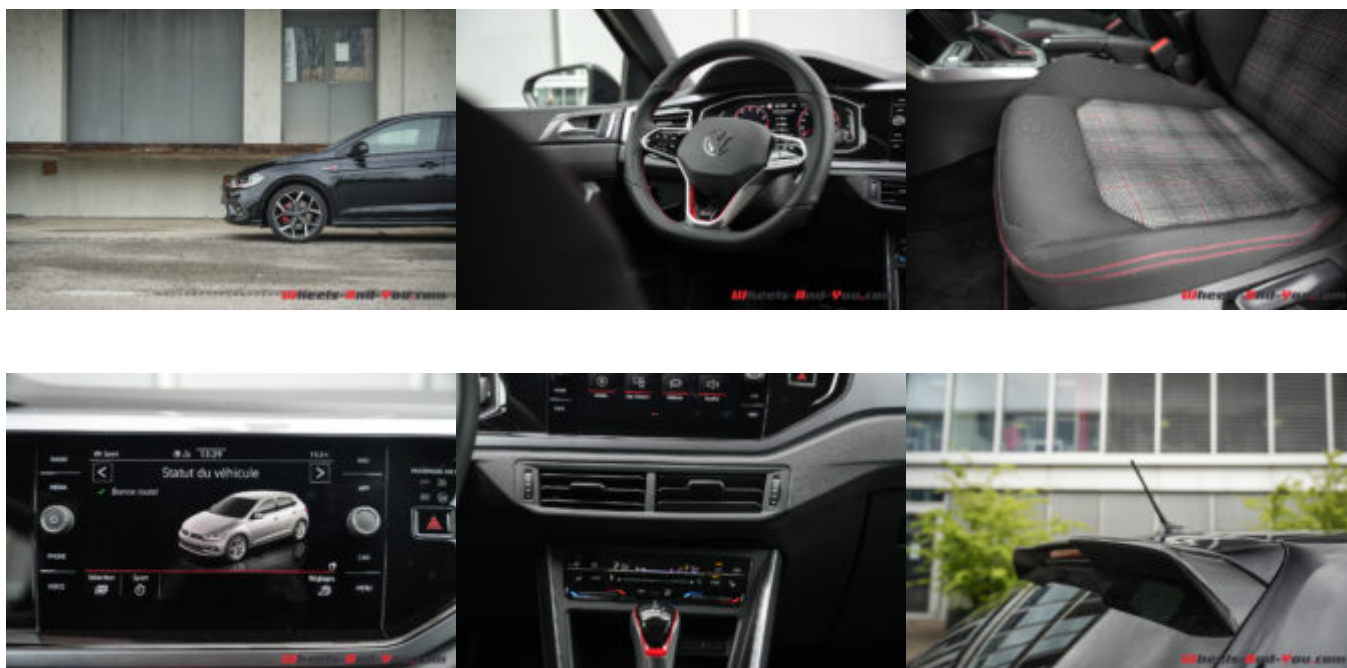
Charge inductive / Wireless Charging : CHF 130.-

VW Garantie+ 4 ans / 100'000km : CHF 670.-

Avantage pack sécurité : CHF -170.-

Avantage pack technique : CHF -320.-

Prix TOTAL : CHF 41'540.-



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Polo GTI VI Phase 2, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Volkswagen ID.5 GTX : Un simple ID.4 coupé ?

Essai - Volkswagen Caddy California : Que penser du micro camping-car ?

Essai - Volkswagen ID.4 Pro Performance : Électrique de taille moyenne qui trompe les apparences

Essai - Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion : Du tout chemin entre break et SUV

Essai - Volkswagen Arteon Shooting Brake R : L'esthétique ne fait pas tout

Essai - Volkswagen Golf 8 R : Affûtée et civilisée

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

Essai - Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Essai - Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Essai - Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

Essai - Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

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

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 Chouquette !

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. 2all

Nouveauté - Volkswagen ID. Buzz

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

Nouveauté - Volkswagen ID.4

Nouveauté - Volkswagen Golf Variant

Présentation - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Arteon Shooting Brake

Avant-première - Volkswagen ID.4

Présentation - Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation - Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté - Volkswagen Golf 8

Nouveauté - Volkswagen ID.3

Nouveauté - Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation - Volkswagen ID.3

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



