

36 | AUTOMOBILE

La Polo sur le terrain de la Golf

ESSAI Produite déjà à 14 millions d'unités en quarante ans, la citadine de Volkswagen s'inspire toujours plus de sa grande sœur.

Q **SYLVAIN REISSER**
sreisser@lefigaro.fr

u'il paraît loin le temps où la Polo se prenait pour une fourmi dans les spots publicitaires. En l'espace de trente ans, la citadine s'est glissée dans les pas de la Golf. Au point parfois de lui faire de l'ombre. C'est si vrai que cette petite qui a tout d'une grande est devenue chez nous la Volkswagen la plus vendue : 40 000 unités en rythme annuel. La sixième génération, dans les concessions à partir du 13 octobre, n'a pas d'autres ambitions que de défendre sa position sur un segment âprement disputé et représentant 30 % de nos immatriculations. Elle peut s'appuyer sur la nouvelle plateforme MQB AO inaugurée par la récente Seat Ibiza et reprise par les petits SUV, VW T-Roc et Seat Arona.

L'habitabilité de la Golf IV

Les différences avec le modèle qu'elle remplace ne sautent pas immédiatement aux yeux et pourtant la Polo se positionne au sommet de sa catégorie. Sa longueur de 4,05 m, en hausse de 81 mm par rapport à sa devancière, la rapproche de la Golf IV de 1997. La Polo surclasse son aînée en termes d'espace à bord grâce à un empattement allongé de 94 mm comparé à la Polo V. Sans déséquilibrer la silhouette qui emprunte ses codes à la Golf récemment restylée, tout en conservant son caractère propre. La ligne de caisse ascendante se distingue ainsi par une double nervure latérale soulignant des épaules musclées. La nouvelle structure autorise toutes les pressions car, à part la place centrale arrière, chaque passager ne se sent jamais à l'étroit. Quant au volume de chargement, la Golf IV est hors-jeu avec 330 litres. En gagnant 71 litres pour atteindre 371 l, la Polo s'empare d'un nouveau record.

Sérieux high-tech et couleurs fantaisie

Le traitement de l'habitacle tranche avec la morosité à laquelle le constructeur nous a si souvent habitués. Le bandeau de planche est en couleur. Sept coloris sont proposés : du gris sobre au rouge, en passant par l'orange et le bleu roi. Ces ambiances égayent l'intérieur et s'accordent avec un tableau de bord garni, dans sa partie supérieure, de plastiques mous. Ils deviennent durs sur les contre-portes et sur la partie inférieure de la planche mais le toucher soyeux des commodos et l'ergonomie soignée soulignent le sérieux de la réalisation. De série, le conducteur retrouve l'instrumentation analogique. Pour accéder à la version digitale « Active Info Display », que VW promeut et qui est couplée à une dalle centrale tactile de 8 pouces orientée vers le conducteur, il faut op-



Beaucoup plus grande et plus habitable que le modèle qu'elle remplace, la nouvelle Polo ne sera pas disponible en version 3-portes.



La nouvelle architecture donne accès aux dernières technologies de pointe du groupe VW, telle l'instrumentation digitale.

ter pour la finition haut de gamme Carat Exclusive ou déboursier 1 705 euros à partir du niveau 1, 1 260 euros au niveau 2 ou 470 euros avec la finition Carat ou R-Line. Géré depuis les molettes du volant multifonctions, l'affichage des différents profils nécessite une période d'adaptation. La position de conduite serait parfaite si l'assise était moins relevée.

Les équipements toujours plus nombreux sont vraiment dignes de la catégorie supérieure. La nouvelle architecture donne accès aux dernières technologies de pointe développées par le groupe VW. De série, le régulateur-limiteur de vitesse et la détection des piétons en ville couplée au freinage d'urgence peuvent s'enrichir d'une batterie d'assistances électroniques participant à la sécurité et au confort. La nouvelle Polo peut ainsi détecter la somnolence du conducteur et un véhicule dans les angles morts, s'assurer que personne ne survient lorsque vous sortez d'une place en marche arrière, gérer la distance avec le véhicule qui précède, et se garer quasiment toute

seule en tournant le volant. On regrettera tout de même l'absence de la lecture des panneaux routiers.

Une prime à l'essence

Dès les premiers kilomètres, on mesure les bienfaits de la plateforme MQBAO : rigidité augmentée de 30 %, amortissement remarquable, précision du guidage, insonorisation poussée. Ce dernier point est réservé aux 3-cylindres 1 litre turbo à injection directe d'essence. Ils sont si silencieux que l'on se demande parfois s'ils tournent. On les associe de préférence à la boîte automatique DSG à 7 rapports (+1 620 €). L'investissement vaut le coup car cette transmission gomme en partie une démultiplication très longue et le faible agrément de la boîte manuelle relevant d'un verrouillage déficient. La DSG privilégie le rendement énergétique. Elle évolue sur un fil, à la limite du sous-régime. Septième rapport enclenché, le 3-cylindres tourne à 1 500 tr/min. à 60 km/h ! Si votre usage se limite à de petits parcours, la version 95 ch suffit amplement. Si vous

Sous le capot

Moteurs 1.0 TSI 95/115, 1.6 TDI	
Cylindrée	999/1598 cm
Type	3-cyl. ess. et 4-cyl. turbo diesel
Puissance	95, 115 et 80 ch
Couple	175, 200 et n.c. Nm
Transmission	
Type	Traction
Boîte	Manuelle 5 vitesses
Dimensions/poids	
L/l/h	4 053 x 1 751 x 1 461 mm
Coffre	351 litres
Poids	1 070/1 080/n.c.
Performances	
0-100 km/h	10,8 secondes/n.c.
Vitesse	187 km/h/n.c.
Consommation/émissions	
Mixte UE	4,4/4,7/3,9 l/100 km
CO ₂	101/105/97 g/km
Prix	À partir de 15 750 €

faites beaucoup de route, la version 115 ch, une puissance supérieure à celle de la première Golf GTI, offre un surcroît de vigueur bienvenue. À moins d'être un gros rouleur, les moteurs TDI, qui ne représenteront plus que 20 % des ventes, n'ont guère d'intérêt. À la fin de l'année, la gamme s'enrichira de deux autres versions essence à même de souligner les qualités du châssis : le 1.5 TSI de 150 ch à désactivation de cylindres et le 2 litres 200 ch de la GTI. ■

NOTRE AVIS

Sans se renier, la Polo passe à la vitesse supérieure, au point de se voir qualifiée de mini-Golf. Si elle n'est pas aussi enthousiasmante à conduire qu'une Peugeot 208 sur les petites routes, la Polo n'en demeure pas moins au-dessus de tout reproche. Reste que la facture va s'envoler pour accéder aux nouvelles technologies. ■

Droit de l'usager

Ne publiez pas vos « exploits » sur les réseaux sociaux !

■ Par M^e Rémy Josseaume, avocat à la Cour, président de l'Automobile-Club des avocats.

Si les internautes publient volontiers sur les réseaux sociaux ou sur les chaînes de diffusion en ligne leur vie quotidienne et leurs photos de vacances, quelques-uns d'entre eux n'hésitent pas à exhiber fièrement leurs comportements au volant de leur voiture ou au guidon de leur moto. Or, ces « exploits » peuvent être constitutifs d'infractions pénales, tout particulièrement en ce qui concerne le respect des limitations de vitesse. Les forces de l'ordre peuvent-elles alors constater une infraction routière et la verbaliser après avoir visionné ce genre de prises de vues ?

- 1 La réponse est positive : des poursuites peuvent être engagées par police et gendarmerie après visionnage, par exemple, d'un compte Facebook ou YouTube. En matière pénale, les infractions peuvent en effet être constatées librement.
- 2 Toutefois, un texte subordonne parfois la légalité de l'infraction au recours d'un appareil de contrôle (excès de vitesse) ou à une épreuve médicale (stupéfiant au volant).
- 3 Ce nouveau mode de constatation des infractions routières se heurte cependant au respect des droits de la défense, et tout spécialement à la certitude de l'imputabilité et de la matérialité de l'infraction.
- 4 En effet, pour que les poursuites soient légales, il faut identifier sans incertitude l'auteur de celle-ci et caractériser sa réalité.
- 5 Ainsi, le simple visionnage d'une vidéo montrant le compteur d'un véhicule n'est pas suffisant pour déclencher des poursuites pour excès de vitesse en l'absence de mesure de contrôle par un radar. Et il faut également démontrer que l'infraction supposée ait été commise sur une route française.
- 6 Les autorités retiennent le plus souvent un délit de mise en danger de la vie d'autrui. Mais il ne peut aboutir que si tous les obstacles matériels et juridiques sont levés.

Un maxi-trail italien plus abordable

CONTACT Au guidon de la Ducati Multistrada 950, une variante économique et apaisée de la surpuissante 1200.

THIERRY ÉTIENNE tetienn@lefigaro.fr

Au printemps dernier, certains rumeurs annonçaient la vente possible de Ducati par Audi. Deux mois plus tard, Thomas Sedran, directeur financier du groupe Volkswagen, clarifiait la situation : « Volkswagen est davantage concentré sur la transition vers les véhicules électriques et les nouveaux services de mobilité, un marché évalué à plusieurs milliards d'euros, que sur une éventuelle cession de la marque de motos Ducati. » L'éventualité d'une période d'incertitude étant écartée, la firme de Borgo Panigale peut continuer à déve-

lopper sereinement sa gamme.

La Multistrada 950 que nous essayons aujourd'hui y contribue déjà en enrichissant le catalogue d'un maxi-trail abordable à tous points de vue. Comparé à sa grande sœur, la Multistrada 1200 lancée en 2009, la 950 est de 4 100 € à 9 500 € moins chère, selon les versions. L'écart de puissance s'élève certes à 39 ch, mais il en reste encore 113 pour propulser l'équipage, une cavalerie que nombre de motards trouveront suffisante.

Pour composer la 950, les ingénieurs ont puisé dans la banque d'organes maison. Certains proviennent de la 1200 Standard, notamment l'habillage et le réservoir, d'autres de la 1200 Enduro



Le bicylindre de la 950 répond mieux aux régimes et aux vitesses usuels et, de fait, s'avère plus en phase avec nos restrictions de circulation.

comme la selle, l'échappement et le bras oscillant. Pièce maîtresse de ce joli puzzle, le bicylindre en L est, lui, tiré du modèle Hypemotard 939. Une réduction de la dotation de série oblige à se passer de carte de démarrage mains libres et de suspensions à réglages électroniques, mais c'est au bénéfice de la simplicité d'usage et, sans doute, de la fiabilité. Les suspensions, réglables manuellement, conviennent à tous les usa-

ges : balade, sport, duo. La selle haute et large est confortable, mais les petits gabarits risquent néanmoins de perdre pied à l'arrêt.

Au guidon de la Multistrada 950, polyvalence ne rime pas avec ennui. L'italienne conserve un sacré tempérament. En ville, sa boîte est ferme, son bicylindre manque de souplesse et sa ligne d'échappement a tendance à cuire les jambes du pilote. D'autres traits de ca-

ractère sont plus réjouissants, tels qu'un moteur vif à prendre des tours, une sonorité envoûtante ou une partie-cycle précise à souhait. Le bicylindre de la 950 ne se déchaîne pas au-dessus de 7 000 tr/min, comme celui de la 1200. En revanche, il répond mieux aux régimes et aux vitesses usuels et, de fait, s'avère plus en phase avec nos restrictions de circulation. Ses relances sont musclées, mais sa consommation reste mesurée : 6 l/100 km durant notre essai. Pour une machine de ce prix (13 890 €), nous aurions aimé une finition plus léchée.

Les nombreux éléments de carrosserie en plastique brut et les durites apparentes font tache. Un bon point pour la hauteur de bulle réglable d'une seule main en roulant et les prises 12 volts et USB montées en série. Loin d'apparaître comme un sous-produit, cette déclinaison en 950 de la Multistrada démontre au contraire une souplesse et une facilité d'usage au quotidien qui devrait élargir l'audience du maxi-trail italien. D'autant qu'un pack Touring, incluant des valises latérales et une béquille centrale, est proposé en option à 718 €, une belle invitation au voyage. ■