

Nouveauté Nationale et internationale Volkswagen POLO 5



La Volkswagen Polo 5, dévoilée lors du salon de l'auto de Genève début Mars 2009, a fait son apparition en septembre 2009, et élue " Voiture européenne de l'année 2010 ". La nouvelle Polo a reçu des modifications sur le plan esthétique surtout au niveau du calandre et des phares, les 4 phares de sa sœur précédente ont été éliminés pour des phares plus fluides et mieux dessinés qui ressemblent aux celles de la Golf 5. La nouvelle version de la Polo est devenue beaucoup plus charmante que sa précédente qui n'a pas vraiment eu un succès

remarquable lors de ces dernières années.

Evidemment, la Golf est plus habitable, plus confortable, plus performante. Mais l'écart se réduit d'une génération à l'autre entre la citadine et la compacte made in Wolfsburg. Il n'a jamais été aussi ténu, aussi faible. A l'inverse, l'écart demeure stable, et du genre conséquent, au plan des prix. Volkswagen arrive enfin à proposer une Polo à des prix concurrentiels à tel point qu'elle est proposée à des tarifs inférieurs aux

Peugeot 207 et Clio 3. Sa carrière risque donc d'être luxuriante car la Polo n'a jamais eu de mal à se vendre même à des prix supérieurs. Si elle mise avant tout sur la sécurité et le confort, la nouvelle Polo a d'autres atouts à faire valoir. A t elle désormais des prestations à la hauteur de ses principales rivales, Fiesta, Clio3 et 207?

Cette 5e génération repose sur la plate-forme PQ25 qu'elle partage avec la nouvelle génération de Seat Ibiza lancée quelques mois plus tôt. Elle adopte pour l'occasion la nouvelle identité stylistique de la marque inaugurée par le nouveau Scirocco et la Golf VI en 2008. Simple et sobre, sa robe dessinée par Olivier Stefani (Head of Exterior Design Studio 1) et Marco Pavone sous la houlette de Walter de' Silva ... laissent les formes complexes et les lignes acérées à sa récente cousine, la Seat Ibiza. Dynamique grâce à des détails comme sa fine calandre inspirée de celle de la Golf ou la ligne de caisse qui court entre les optiques avant et les feux arrière avec un épaulement qui s'élargit vers le coffre, le style de la petite Volkswagen tentera de séduire une clientèle encore plus large.

Volkswagen qui se veut le généraliste le plus innovant a mis en œuvre pour atteindre son but une Polo à peine plus grande, plus sûre, plus confortable. Plus longue que précédemment (+48mm) progresse de 2466 à 2470 mm (celui de la Golf III d'il y a vingt ans !), mais aussi plus large (les voies élargies de 29 et 30 mm). Ce changement de gabarit ne bouleverse en rien l'habitabilité. La longueur intérieure progresse à peine de 8 mm à 1674 mm et la largeur aux épaules à l'avant de 22 mm (1372 mm). L'un des reproches qui étaient faits au constructeur allemand, par rapport à la précédente génération, concernait l'espace aux jambes alloué aux passagers de la banquette arrière. Il progresse et atteint enfin le niveau de celui d'une Golf III. La capacité de chargement gagne 10 litres. Avec 280 litres, la Polo se maintient dans la moyenne haute du segment dans ce domaine.



L'habitacle se distingue par une belle qualité de finition, une position de conduite irréprochable pour tous les gabarits, et une ambiance sobre, presque austère. La planche de bord entièrement redessinée reste en plastique dur en Trendline et pour les inconditionnels du « moussé », il reçoit un revêtement « slush moulding » dès le niveau Confortline. La console centrale orientée vers le conducteur et les instruments à rétro-éclairage blanc dans le style de la Golf font partie des nouveautés à l'intérieur de la Polo V.

Au Niveau mondiale, la Polo V reçoit des moteurs dont les gains de consommation vont de 5 à 20 %, et qui ont déjà officiés sous le capot de la Polo IV sans grand changement notable mis à part le 1.4 dont la puissance passe à 85 ch ; un tout nouveau 1.2 TSI développant une puissance de 105 chevaux fait son apparition. Côté Diesel, les anciens 1.4 et 1.9 TDI à injecteurs-pompes sont abandonnés pour inaugurer un nouveau bloc 1.6 TDI doté du système Common rail et se déclinant en 3 puissances (75, 90 et 105 ch). La technologie Bluemotion est également étendue à ce modèle (1.6 TDI 75 et 90 chevaux)

Au niveau national, la Polo n'accueille que des moteurs essences. Les TDI devraient débouler bientôt, mais en attendant, l'offre de lancement fait l'impasse sur les blocs diesel. La gamme débute avec le 3-cylindres 1,2L de 60 chevaux. Un petit bloc vaillant qui consomme peu et se prête particulièrement à la conduite en ville. Ceux qui aspirent également à faire de la route de temps en temps avec leur Polo se rabattront sur le 1,4L MPi de 85ch, souple et volontaire, et choisiront de préférence, par soucis d'agrément de conduite et de réduction des consommations, la version associée à l'exceptionnelle boîte à double embrayage DSG et ses 7 rapports aux passages de vitesses fulgurants (comptez 198.000 DH tout de même). Aucune des rivales de la Polo ne propose à ce jour une technologie aussi avancée. Une fois encore, l'apport de la grande sœur devrait permettre à la citadine de la famille d'établir de nouveaux standards au niveau de son segment.