



TCS Test de voiture VW Polo 1.0 TSI Highline

Une citadine devenue très Golf

Comme ses devancières, la sixième mouture de la VW Polo se complait à baliser le segment des citadines. Une référence en matière de confort, d'habitabilité et de technologie. Sans compter le tonus de la version 115 ch.



3 cylindres 1,0 l turbo essence, 115 ch 6,1 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie C
Autonomie: 657 km Poids: 1225 kg (modèle testé) 8,9 s de 0 à 100 km/h 25 100 fr.

Février 2018



Sur le même axe
Combiné d'instruments
et écran tactile 8 pouces.



Vive la couleur
Huit teintes à choix
pour les appliques
intérieures.



Figure de proue
L'avant adopte des
traits présentant
davantage de relief.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

VW Polo 1.0 TSI Highline: 5 portes, 5 places; 25 100 fr. (véhicule testé: 30 170 fr.)
Gamme: 1.0 MPI, 65 ch (16 800 fr.) à 2.0 GTI, 200 ch, (31 700 fr.)

Options: peinture métallisée (650 fr.), navigateur, applis (1220 fr.), alerte d'angle mort, camera de recul, etc. (1330 fr.), instrumentation digitale (350 fr.)

Garantie: 2 ans d'usine, assistance illimitée (sous conditions); garantie antirouille: 12 ans (sous conditions)
Importateur: Amag, 5116 Schinznach-Bad, volkswagen.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 3 cylindres, 1,0 l turbo essence, 115 ch, 200 Nm; boîte manuelle 6 vitesses, traction avant. Poids: 1225 kg (véhicule testé), total admissible 1620 kg, charge tractable 1100 kg



On serait tenté de dire que cette Polo a tout d'une Golf. Ses dimensions inflationnistes (longueur +8 cm, largeur +7 cm) lui confèrent une réelle prestance, tandis que la plate-forme modulaire maison lui donne accès aux assistances à la conduite dernier cri. Et puis le design, à la fois sobre et moderne, fait lui aussi très VW. C'est dire qu'à défaut d'être une voiture émoustillante, la Polo rivalise de maturité. On n'en décèle pas moins quelques touches d'exubérance encourageantes. A l'image du cadre laqué enrobant la planche de bord, laquelle adopte un revêtement moussé valorisant. Une qualité perçue inédite dans le segment. La Polo ressort également du lot par l'espace accru sur la banquette, de plus très moelleuse. C'est encore plus marqué sur les sièges avant généreusement dimensionnés et offrant un maintien de premier ordre. Ces bonnes dispositions vont de pair avec un confort généralisé: l'amortissement est prévenant et l'insonorisation est digne d'une voiture de niveau supérieur. Le genre de citadine qui a tout d'une grande. Même le coffre, du haut de ses 350 litres, fait référence.

Foncièrement dynamique

Se retrouvant face à une instrumentation clairement agencée, le pilote n'est nullement dépaysé. Comme sur la Golf, il dispose d'un écran tactile réagissant à l'approche de la main. Sous le capot, c'est le règne du downsizing. Cela étant, le menu 1 l turbo se montre aussi bien disponible à bas régime que performant en accélération. Au-delà de 2000 tr/min, les reprises se révèlent très consistantes. Bon, la sonorité de ce trois cylindres – ça devient la règle dans la catégorie – n'a rien d'enthousiasmant. Mais ce bloc a du tonus et accélère à un tempo de GTI. Fait inaccoutumé, le deuxième rapport très long pousse jusqu'à 100 km/h. De quoi s'amuser sans trop changer les vitesses au volant de cette version standard prenant des allures de sportive. Surtout que le comportement est très posé. Un châssis moins vif que sur certaines concurrentes, mais marqué du sceau de l'efficacité et de la précision. Il est vrai que la Polo a tout de la citadine bien sous tous rapports. La version Highline est dotée d'un régulateur adaptatif et l'alerte d'angle mort est proposée en option. Un bon niveau technologique qui a néanmoins son prix. Rien de nouveau au demeurant.

- Prix élevé pour une citadine
- Garantie d'usine (2 ans)
- Sonorité moteur peu exaltante
- Qualité du plastique revêtant les portières
- Dimension des touches du volant multifonction



coffre: 350–1125 litres
pneus: 195/55R16, min. 185/70R14



TECHNIQUE

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	8,9 s
Elasticité:	
60–100 km/h (rapport optimal)	5,5 s
80–120 km/h (rapport optimal)	6,5 s
Diamètre de braquage:	10,7 m
Freinage (100–0 km/h):	36,6 m

Insonorisation:

60 km/h: 60 dB (A)
120 km/h: 70 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien gratuit 4 ans/100 000 km. Puis:		
Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
30 000/24	1,2	358.–
60 000/48	1,5	489.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	11,4	2942.–
¹ matériel inclus		

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	53	452.–	215.–
30 000	35	452.–	430.–
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.			
(OFS), agences VW: 98 à 183 fr.			

CONSUMMATION AU BANC D'ESSAI
(UE 80/1268)

	urbain	interurbain	mixte
TCS	6,4	4,1	4,9
Usine	5,8	4,1	4,7
Emissions de CO ₂ :			111 g/km
Moyenne suisse de CO ₂ :			134 g/km
EtiquetteEnergie (A–G):			C

CONSUMMATION DU TEST

6,1 l/100 km	autonomie 657 km
réservoir: 40 litres	



Espace arrière bien compté pour une citadine.



Coffre de 350 l comparable à une compacte.

Très Polo Les blocs de feux carrés donnent le ton.



La vidéo du test
tcs.ch/
portail-video

La VW Polo par le détail

CARROSSERIE

Nettement plus grande, la Polo affiche aussi davantage de prestance, ceci dans un style VW intemporel. Cela profite à l'habitabilité arrière, très bonne pour le segment. Idem pour le coffre volumineux. Le plancher amovible permet de moduler la hauteur. A noter le diamètre de braquage très pratique en manœuvre.

HABITACLE

Le niveau de finition est convaincant et l'agencement des commandes bien ordonné. La planche de bord intégrant le système multimédia (option) se distingue par sa qualité perçue. En revanche le revêtement des portières fait très plastique. Ecran tactile 8" détectant l'approche de la main.

CONFORT

L'excellente insonorisation, le bon filtrage de suspension ainsi que les sièges de grande dimension maintenant bien le corps procurent un appréciable agrément de marche.

PRIX-PRESTATIONS

La dotation est correcte dès le 2e niveau (climatisation, radio DAB+, système anticollision). La version Highline reçoit notamment le régulateur adaptatif et la climatisation bizona. Nombreux équipements en option. Prix d'achat élevé, mais faibles coûts de service et entretien gratuit 4 ans/100 000 km.

COMPORTEMENT

Bien que confortable, le train de roulement s'avère suffisamment ferme. La tenue de route est sécurisante. S'y ajoute l'apport de la direction à la fois réactive et informative. La Polo accepte sans broncher d'être menée à vive allure.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Le moteur 1 l turbo downsized développe son couple maximal (200 Nm) à 2000 tr/min déjà. Les reprises sont vigoureuses et les accélérations proches d'une GTI (8,9 s de 0 à 100 km/h). Mais ce trois cylindres de 115 ch à la sonorité quelconque se révèle un peu bourru. A noter la démultiplication assez longue de la boîte à 6 vitesses, toutefois adaptée à ce moteur.

CONSUMMATION

Donnée à 4,7 l/100 km par l'usine, la consommation moyenne s'est élevée à 6,1 l durant le test. Appréciable autonomie pour une citadine.

SÉCURITÉ

Dispositifs anticollision et de reconnaissance des piétons sont fournis de série. Caméra de recul et alerte d'angle mort pratiques en option. L'installation de freinage assure une décélération efficace.



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	40	15
habitabilité (dimensions intérieures)	70	15
modularité et rangements	60	20
qualités pour le transport en général	70	10
visibilité circulaire	80	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	80	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	63%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	80	20
intérieur	70	10
sensation d'espace	70	10
finition/toucher	60	20
utilisation	70	20
Note	70%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	70	30
visibilité circulaire	80	10
suspension	70	10
sièges	80	10
équipement de confort de série et équipement effectif	70	10
équipement de confort en option et équipement effectif	70	20
Note	72%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	60	30
prestations de garantie	40	20
coûts des services	100	10
rapport puissance/poids	50	5
maintien de la valeur	80	20
performances	70	10
frais de consommation	60	5
Note	65%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	80	15
direction	80	15
plaisir de conduite	70	20
comportement routier	70	50
Note	73%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	70	20
puissance et accélération	70	10
régularité de fonctionnement	60	10
traction	80	15
boîte manuelle / boîte automatique	70	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	60	15
Note	69%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	70	10
consommation cycle TCS	70	35
consommation données d'usine	90	10
consommation effective	50	35
autonomie	40	10
Note	62%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	50	10
équipement de sécurité en option	60	30
système d'éclairage/feux	80	10
distance de freinage	70	50
Note	65%	15%

Note finale





TCS Test de voiture

VW Polo 1.0 TSI Highline

Données techniques et mesures

MOTEUR	
version	3 en ligne
cylindrée	999 ccm
puissance/tours-minute	85 kW / 5500 tr/min
puissance mesurée	85.1 kW
couple/tours-minute	200 Nm/2000 tr/min
TRANSMISSION	
système de propulsion	avant
boîte à vitesses	m6
dimensions pneus de série	195/55R16
dimensions pneus véhicule de test	195/55R16
CONSUMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	4.7 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	4.9 l/100 km
mixte TCS-P	5.4 l/100 km
effective	6.1 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	107 g/km
autonomie au TCS-P	741 km
volume du réservoir	40 litri
DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	0 / 8.9 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	5.5 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	6.5 s
freinage à 100 km/h	36.6 m
diamètre de braquage gauche/droite	10.6 / 10.7 m
insonorisation à 60 km/h	60 dBA
insonorisation à 120 km/h	70 dBA
DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.05 / 1.75 / 1.43 m
poids à vide usine	1204 kg
poids à vide mesuré	1225 kg
poids total	1620 kg
charge utile effective	395 kg
charge tractable freinée	1100 kg
capacité du coffre minimum	350 litres
capacité du coffre maximum	1125 litres
largeur du coffre (entre les passages de roue)	101 cm
profondeur du coffre jusqu'à la 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	140 / 66 / 0 cm
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	73 cm
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	4
largeur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	149 / 144 / 0 cm
hauteur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	108 / 97 / 0 cm
espace pour les jambes 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée (de/à)	91 - 116 cm / 59 - 84 cm / 0 - 0 cm
GARANTIE	
garantie d'usine en années	2 ans
garantie d'usine en km	illimitée
garantie antirouille en années	12 ans
en gras = mesures effectuées par le TCS	



la vidéo du test