



Polo Base

1.2 E 65 cv 5V 5p
1.9 SDI 64 cv 5V 3p



Voilà plus d'un quart de siècle que la Polo est produite. Plus de 7 millions de fourmis VW sont sorties des chaînes de montage. Il s'agit d'une berline bicorps avec hayon qui bénéficie d'une excellente image de marque. Aujourd'hui, la Polo présente un air affirmé de parenté avec la Golf et la Lupo. Elle se conjugue en 3 et 5 portes. L'équipement de base comprend de série quatre airbags avant, les vitres avant électriques à la descente et à la remontée, la direction assistée variable, la colonne de direction réglable en hauteur et en profondeur, le verrouillage centralisé. Le prix du modèle testé (1.2 essence – 5 portes) est de 12.600 euro. La TMC et la TR sont de 61 et 141 euro. Le prix de de



la 1.9 SDI (3portes) est de 13.900 euro. La TMC et la TR sont de 123 et 338 euro.

Le multiplexage autorise la condamnation centralisée automatique dès que l'on roule. Dommage l'absence de télécommande des ouvrants. Le bouton présent sur la clef sert

uniquement à activer une petite lampe de poche. Les airbags latéraux arrière, le contrôle de trajectoire ESP avec l'amplificateur de freinage restent en option...

Quelques petits rangements sont prévus dans le tableau de bord et dans les portes avant. Les aumônières et les bacs de portes arrière brillent par leur absence, compensés par la solidité et le sérieux de fabrication.

Le nouveau moteur essence trois cylindres de 1198 cc qui équipe la Polo que vous avez vue est en alliage léger à course longue équipé d'un axe d'équilibrage. La version testée, quatre soupapes par

cylindre, offre une bonne vivacité tant en ville que sur autoroute, cela pour une consommation réduite qui assure une autonomie de près de 700 km pour les 45 litres du réservoir. Le ronronnement de ce moteur pétillant et plein d'allant est caractéristique. Sa plage d'utilisation est linéaire entre 1700 et 6500 tours/min. La boîte de vitesses est douce, précise et bien étagée.



Le diesel de 64 cv pourrait, lui, atteindre une autonomie de 800 km. Le logo SDI (Direct Injection) dissimule un TDi auquel on a retiré

le turbo. L'élasticité est stupéfiante et permet de reprendre à partir des 1000 tours/min. Les deux véhicules préfèrent la conduite coulée et anticipative. En ville, elles sont remarquables. Elles ne déméritent pas le moins du monde sur autoroute.

La direction assistée est constituée d'une pompe hydraulique activée par un moteur

électrique. Cette solution adapte la réponse énergétique à la demande, indépendamment du régime du moteur. En ville, la direction et la suspension sont parfaites. Sur route et sur autoroute, la direction demeure trop assistée et réclame de nombreux ajustements de trajectoire.

La suspension y présente des lacunes puisque tous les défauts de la chaussée sont illico transmis aux utilisateurs.

À signaler, c'est le montage de série des essuie-glaces Silencio Flat Blade de Valeo. Entièrement réalisés en caoutchouc, sans aucune structure métallique, ils suivent régulièrement la courbe du pare-brise.

