

Volkswagen Golf Sportsvan : le ☐ Tourolf☐

Volkswagen remplace la Golf Plus par la Golf Sportsvan. Bien plus qu'un changement de nom, ce monospace compact s'attaque directement au récent C4 Picasso de chez Citroën.

Si la Golf reste, à ce jour, la voiture la plus vendue en Europe et conserve une excellente position en France, la Golf Plus n'a pas suivi le même chemin, du moins dans l'Hexagone. Vendue à plus de 900 000 unités sur la planète, elle a été, en effet, plus discrète sur le sol français. Raison principale, son style qui ne faisait pas vraiment tourner les têtes. Mais avec l'arrivée de la Golf 7, Volkswagen a totalement revu sa copie. Bien entendu, il n'est pas question d'apporter au design automobile une quelconque révolution, mais il faut le reconnaître, la Golf Sportsvan reprend davantage l'esprit de la Golf actuelle avec ses lignes tendues et ses angles. Le profil est assez plongeant afin d'offrir plus de dynamisme à l'ensemble. Toutefois, ne nous méprenons pas. La Golf Sportsvan affiche bien des côtes de monospace compact avec ses 4,33 mètres de longueur (8,3 cm de plus que la Golf) et sa hauteur de 1,58 m soit 1,2 cm de plus que la Golf.

IRRÉPROCHABLE À L'INTÉRIEUR

À bord, on retrouve logiquement l'univers de la Golf mais Volkswagen ne s'est pas pour autant contenté d'un copier-coller avec la berline. Le dessin plus vertical de la planche de bord accentue l'esprit ☐ monospace☐ de l'habitacle et les rangements sont plus nombreux. C'est le cas, par exemple, des bacs de portières qui peuvent accueillir de grandes bouteilles mais aussi des différents réceptacles disposés un peu partout. Si l'ambiance n'est peut-être pas aussi ☐ lounge☐ que dans le récent C4 Picasso de Citroën, les matériaux, eux, n'ont rien à envier à qui que ce soit.

En passant aux places arrière, on trouve une banquette coulissante qui, une fois poussée au maximum permet d'obtenir un volume très correct pour les jambes. Et même si le volume arrière de la Golf 7 fait figure de référence sur la catégorie des berlines compactes, celui de cette Golf Sportsvan en donne un peu plus à ses convives. Plus à l'arrière, le coffre affiche 590 litres en avançant les sièges arrière au maximum (500 litres en les reculant). À titre de comparaison, le C4 Picasso affiche quelques litres de plus. En termes de modularité, on peut faire basculer les sièges à partir du coffre afin de former un plancher plat. On obtient ainsi un volume global de 1 520 litres ce qui, là encore, n'est pas loin de ce que propose le monospace de Citroën.

PLAISANT SUR LA ROUTE

Il faut le reconnaître, opter pour un monospace même compact n'augure pas un moment d'extase au volant. En général, même si on s'approche d'un comportement de berline, il n'y a rien de vraiment passionnant de rouler sur route avec ce type de véhicule. Pourtant, Volkswagen a cherché à changer quelque peu la donne en faisant hériter à cette Golf Sportsvan tous les éléments techniques de la Golf. C'est le cas, par exemple, de la gestion électronique du type de conduite. On dispose ainsi de 4 modes de conduite : Eco, Comfort, Normal et Sport. Ces programmes de conduite agissent sur plusieurs paramètres comme la direction, la gestion moteur, la boîte de vitesse (quand il s'agit d'une DSG), la climatisation et la suspension. On peut même choisir ses propres réglages et les enregistrer grâce à un mode Individual. Ce genre de dispositif, qui vient de chez Audi, existe aussi sur la récente Seat Leon, mais jusqu'ici n'équipait pas ce type de véhicule. On peut donc dire que cette Sportsvan, même si elle est plus ☐ van☐ que ☐ sport☐, offre un bon agrément de conduite. La voiture est très saine,

la direction offre une très bonne précision et la suspension fait parfaitement son travail. En fait, le Citroën Picasso offre un peu plus de confort mais ne se montre pas aussi agile dans les enchaînements. Côté moteur, nous nous sommes penchés sur le bloc 1,6 litres TDi dans sa version 110 ch. Sans vous coller littéralement au siège, il offre de bonnes prestations dynamiques et se contente surtout de 3,6 litres de gasoil en moyenne soit près d'1/2 litre de moins que son concurrent direct de chez Citroën. À l'arrivée, s'il est certain que Volkswagen fait payer la plupart de ces dispositifs d'aide à la conduite, la Golf Sportsvan est vendue à quelques dizaines d'euros près au tarif du C4 Picasso. Et si Volkswagen annonce au minimum 10 000 voitures vendues en France en année pleine, ce qui reste bien loin du monospace de Citroën, la Sportsvan n'a aucun mal à se hisser au niveau de la référence.