



Nos lecteurs ont jugé

VW POLO SYMPATHIQUE

Malgré son aspect utilitaire, la Polo s'est rendue sympathique

- *auprès de la clientèle tant masculine*
- *que féminine. N'est-elle pas facile à garer et agréable à conduire, même si la suspension est un peu sèche ?*



Quelles raisons ont incité nos lecteurs à choisir la Polo ? Le prix, ou plutôt le rapport qualité-prix, la ligne (MM. Fontan et Marrière la trouvent très « classe »), les possibilités de changement et la réputation de solidité des VW. Viennent ensuite la fidélité de la marque, la proximité d'un garage VW, l'opinion d'un ami ou encore la reprise très favorable de l'ancien véhicule. La moyenne de kilométrage affichée aux compteurs de nos lecteurs est de 30 000 kilomètres. Pour cet essai, nous n'avons retenu que la version bi-corps ou *coach* (3 portes).

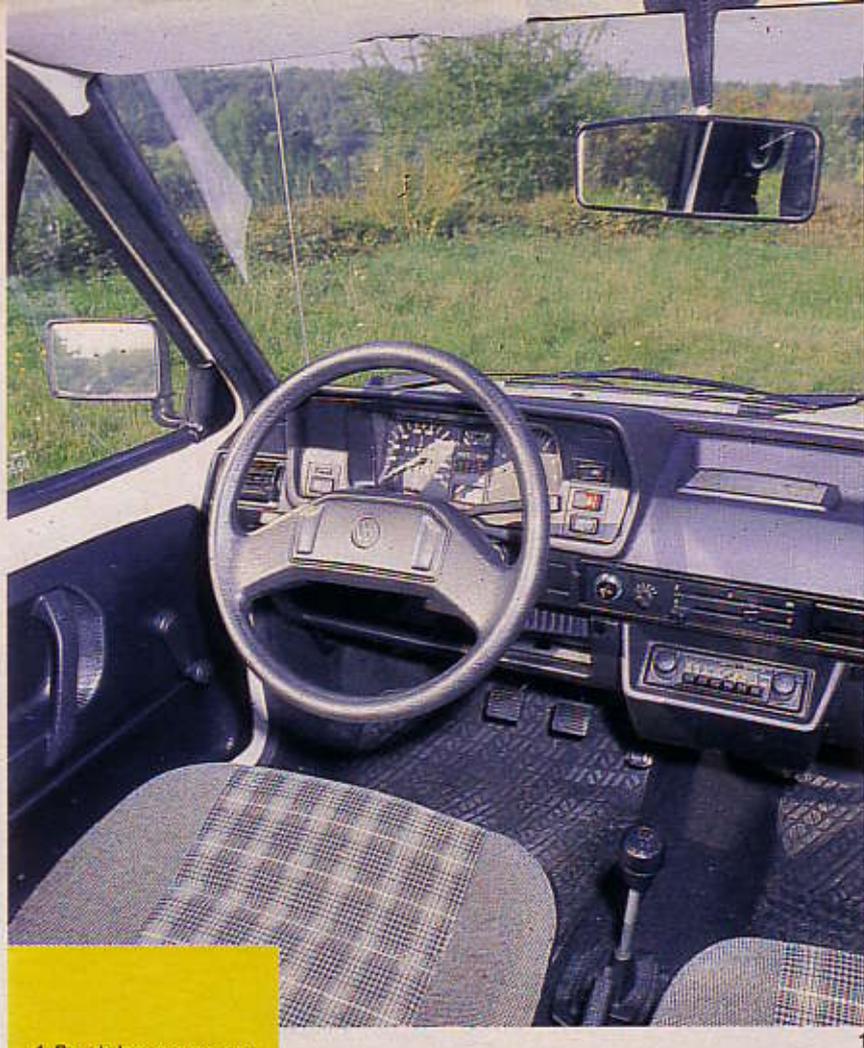
TENUE DE ROUTE. Comportement plutôt sain, peu sensible à l'état de la route.

Bonus. « Excellente en tout temps » (M. Beausse), « Très sûre » (M. Blanc), « Excellente en toutes circonstances, notamment en montagne et sur la neige. » (M. Chrismann), « Sécurité impressionnante, même sur sol mouillé » (M. Thimonier).

Malus. « Se méfier des fortes charges à l'arrière qui délestent l'essieu avant » (M. Comignac), « Attention sur route mouillée » (M. Couture), « Quelques pertes d'adhérence sur sol mouillé » (M. Del-saut).

L'avis d'Auto-Moto. Il faudrait être de mauvaise foi pour douter des qualités de tenue de route de la Polo. Voiture bien équilibrée, au train arrière

● COMMENTAIRE :
PATRICE ALLANET



1. Peu de lacunes pour un confort assez austère mais de qualité.

2. La Polo n'abonde pas en gadgets, mais l'essentiel y est.

3. Points de vue divergents sur les sièges : bien conçus pour les uns, un peu dur pour les autres.

4. et 5. Certains lecteurs conseillent de se méfier des fortes charges à l'arrière, qui délestent l'esieu avant.

bien guidé, elle s'adapte à toutes les chaussées, à vide comme en charge. Malgré son âge, elle a toujours valeur de référence mais il faut tout de même reconnaître qu'elle conjugue moins bien que les petites françaises modernes tenue de route et confort de suspension. L'impression de sécurité enfin est si forte qu'on a peut-être tendance à négliger la pluie, d'où les réserves formulées sur sol mouillé — à moins que ce ne soit simplement une question de pneus !

FREINS. Avec l'assistance, ils donnent une meilleure impression.

Bonus. « Satisfaisants » (M. Barrau), « Efficaces » (M. Beausse), « Très progressifs » (M. Calvet), « Pas de faiblesse » (Mme Charreyron), « Irréprochables » (M. Chenal), « Doux et puissants » (M. Fontan), « De qualité » (M. Michon), « Formidables » (Mme Neidecker) et « Sans défaut » (M. Rouquier).

Malus. « Le point mort de la version sans assistance » (M. Cohignac), « Tendance à flotter sur sol mouillé » (M. De Voyst), « Faibles sur chaussée humide » (M. Moguerou), « Surprenants, faute d'assistance, mais on s'y fait » (M. Mougeot).

L'avis d'Auto-Moto. Les critiques tiennent essentiellement à l'absence d'assistance. A une époque où la quasi-totalité du parc est équipée de servo-freins, c'est une lacune à laquelle le conducteur peut se faire, mais qui met en cause les distances d'arrêt. En revanche, le risque de blocage est moindre.

CONSUMMATION. Moyenne satisfaisante mais la ville réserve quelques surprises.

Bonus. « Raisonnable » (M. Asser), « Très rai-

sonnable » (M. Bellebeau), « Normale » (Mme Charreyron).

Malus. « Assez gourmande en ville » (M. Dubasque), « Trop élevée en ville » (MM. Fontan, Manière, Rouquier).

L'avis d'Auto-Moto. La moyenne des chiffres annoncés par nos lecteurs, toutes versions et tous parcours confondus, s'établit à 7 litres aux 100 kilomètres. Dans certains cas, la consommation dépasse les 10 litres aux 100 kilomètres en ville : ceci peut s'expliquer par la vocation urbaine de la voiture (petits trajets à froid) et par le fonctionnement du starter automatique.

ENTRETIEN-APRÈS-VENTE. Outre pour les révisions habituelles, la Polo ne fréquente guère les garages.

Bonus. « Entretien presque nul » (M. Balthazar), « Facile et peu important » (M. Barrau), « Facile et



5

très positif. A part quelques rares ennuis liés à des défauts de fabrication ou de montage, la Polo se révèle une voiture solide et économique à l'usage, exigeant peu d'entretien. De même, le service après-vente est plutôt bien noté dans la majorité des garages de la marque.

PERFORMANCES. La Polo se montre nerveuse en ville et plus ou moins brillante sur la route selon la version.

Bonus. « Etonnantes reprises très franches » (M. Ballebeau), « Très correctes » (M. Cohignac), « De premier ordre » (M. Mougeot), « Voiture très nerveuse » (M. Bastolet), « Dépassements faciles » (M. Chrismann), « Moteur très agréable » (M. Delsaut), « Accélérations remarquables » (M. Guile), « Montées en régimes rapides » (M. Rouquier), « Moteur très souple » (M. Simonneau), « Bonne tractrice » (M. Vanderbecq), « Aussi à l'aise en ville que sur la route » (M. Vivant).

Malus. « Limitées sur route » (M. Barrau), « Limitées en charge » (M. Thimonier), « Manque de brio dans les reprises » (M. Bertin), « Reprises un peu molles » (M. Chenal), « Moteur mou avec trois personnes à bord » (M. Juif).

L'avis d'Auto-Moto. Même si, dans ce domaine, l'appréciation dépend beaucoup du tempérament de son auteur, la Polo passe pour une petite voiture nerveuse et brillante. C'est sur la route que l'écart se creuse entre le moteur de base et le plus puissant, surtout en charge. Mais la souplesse à bas régime est présente dans tous les cas. C'est un agrément qui, dans une voiture à vocation urbaine, peut compenser la faible cylindrée. Quant à la sensibilité à la charge, elle est tout à

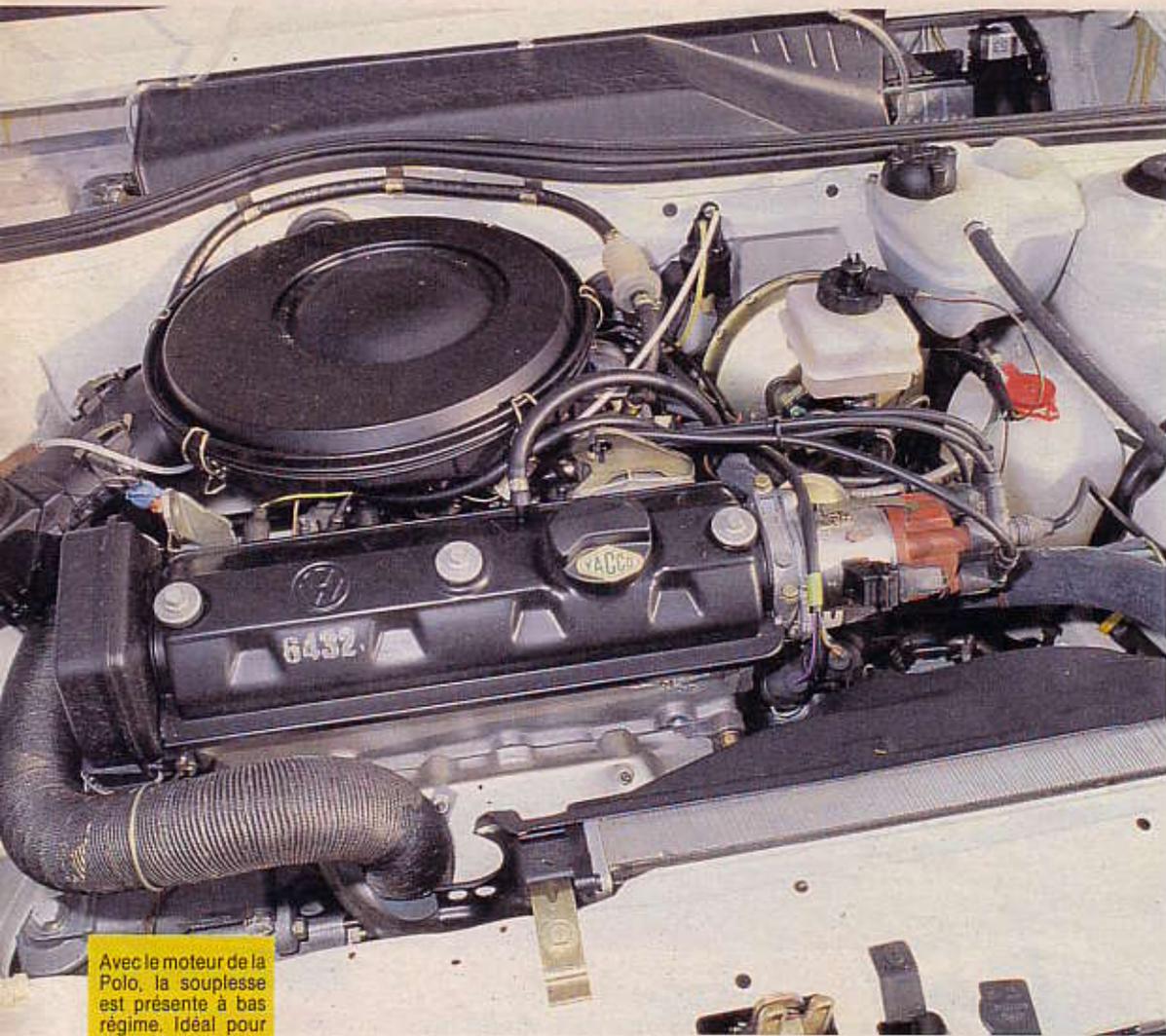
réduit » (M. Bastolet), « Economique » (M. Bertin), « Sans problème » (M. Calvet), « Voiture robuste » (M. Gardien), « Service après-vente excellent à Perpignan » (M. Chrismann), « Excellent et très serviable à Saint-Marcellin » (M. de Voyst), « Personnel agréable à Belfort » (M. Juif), « Compétent et rapide à Verdun » (M. Tabutiaux), « Aucune critique » (M. Vivant).

Malus. « Un problème de refroidissement, que le concessionnaire trouve normal ! » (M. Moquerou), « Révisions coûteuses » (M. Deviller), « Trop d'attente dans les grands garages » (M. Gascard), « A Orléans, on se désintéresse du client » (M. Rouquier), « Les petits agents sont plus sympathiques et plus efficaces que les concessionnaires » (M. Ballebeau), « Très mauvais accueil à Puteaux, très bon à Boulogne: le meilleur côtoie le pire ! » (M. Blanchard).

L'avis d'Auto-Moto. Dans l'ensemble, le bilan est

La gamme 1987

Peu d'évolution sur les Polo du millésime 1987 : lave-glace à quatre jets, nouveau symbole de feux de route sur le commodo, réservoir unique de lave-glace avant et arrière pour faciliter le remplissage. Sur la Junior, nouveau volant gainé de mousse avec jante plus large. Début 1987, la gamme s'élargira avec un modèle diesel de 1 300 cm³ développant 45 chevaux, soit la même puissance que le bas de gamme à essence, et des performances très proches (142 km/h). Les chiffres de consommation indiqués sont de 4,4 litres aux 100 kilomètres à 90 kilomètres/heure, 6,4 litres à 120 kilomètres/heure et 6,1 litres en cycle urbain. Prix : coach de 41 250 à 55 700 francs, coupé de 53 750 à 72 550 francs ■



Avec le moteur de la Polo, la souplesse est présente à bas régime. Idéal pour une voiture à vocation urbaine.



Nos essayeurs

MM. Ader (retraité), Asser (retraité), Ballebeau (juriste), Balthazar (fonctionnaire), Barrau (ingénieur), Bastolet (—), Beausse (agent technique), Bertin (conducteur de travaux), Binvignat (fonctionnaire), Blanc (fonctionnaire), Blanchard (technicien dans l'informatique), Calvet (retraité), Mmes Cappe (secrétaire médicale), Charreyron (coiffeuse), MM. Chenal (agent administratif), Chrismann (retraité), Cocuron (retraité), Cohignac (dessinateur), Combezou (agent technique), Couture (ajusteur), Delsaut (cadre), Devillers (employé des PTT), de Voyst (prothésiste dentaire), Doare (technicien TPE), Dubasque (ecclésiastique), Duforêt (kinésithérapeute), Faure (ecclésiastique), Fontan (opérateur télésurveillance), Gardien (retraité), Gascard (—), Gauthier (employé de mairie), Guile (chauffeur-livreur), Guiot (conducteur de bus), Hollard (retraité), Juif (exploitant forestier), Jung (fonctionnaire), Mme Listrat (commerçante), MM. Mailhes (agent d'assurance), Mamet (retraité), Manière (agent technico-commercial), Michon (pré-retraité), Moguerou (agent administratif), Mougeot (médecin), Mme Neidecker (secrétaire de direction), MM. Pays (ébéniste), Rouquier (comptable), Simonneau (agent d'assurance), Tabutiaux (magasinier), Thimonier (expert-comptable), Tressard (électronicien), Vanderbecq (retraité), Vivant (étudiant) ■

fait normale, s'agissant d'une voiture légère : l'écart de poids à vide et en charge est bien plus important que dans le cas d'une voiture lourde. A cet égard, le turbo serait avantageux.

CONFORT. Très sensible à l'état de la route mais sans jamais engendrer de fatigue.

Bonus. « Bon à mi-charge » (M. Ader), « La fermeté allemande offre bien des avantages sur longs trajets » (M. Ballebeau), « Suspension ferme mais non fatigante » (M. Barrau), « Un peu ferme, mais j'apprécie » (M. Binvignat), « Sièges bien conçus » (M. Chenal), « Pas fatigant sur longs trajets » (M. Cocuron), « Excellent sur bonne route » (M. Cohignac), « Les bons sièges compensent un peu la raideur de la suspension » (M. Delsaut), « Honnête mais voiture à déconseiller aux dos sensibles » (M. Dubasque), « Bon silence de fonctionnement » (M. Duforet).

Malus. « Moyen à vide » (M. Ader), « Très moyen aux places avant » (M. Balthazar), « Position de conduite inconfortable aux petites tailles » (M. Barrau), « Sièges trop minces et trop durs » (Mme Charreyron), « L'élément le moins performant » (M. Chrismann), « Meilleur en charge qu'à vide » (M. Doare), « Suspension sévère » (M. Fontan), « Le point faible » (M. Guile), « Tout est très dur » (M. Jung), « Amortissement très dur » (M. Rouquier).

L'avis d'Auto-Moto. Ne pas confondre ressorts et amortisseurs : c'est ce qui découle de la majorité des commentaires. Sur bonne route, la suspen-

sion donne satisfaction mais dès que la route devient mauvaise, l'amortissement plutôt ferme se fait sentir et dégrade la notion de confort à la française. On reconnaît toutefois que cette fermeté n'a pas que des défauts puisqu'elle n'engendre pas de fatigue sur long parcours. En tout état de cause, c'est un confort qui convient davantage aux jeunes qu'aux personnes âgées.

EQUIPEMENT. Pas très riche mais sans lacune notable.

Bonus. « Bon » (M. Ader), « Sobre mais suffisant » (M. Balthazar), « Austère mais de qualité » (M. Bertin), « Correct » (M. Blanchard), « Très complet » (M. Chrismann), « Suffisant » (M. Cohignac), « Tout le nécessaire y est » (M. Combezou), « Complet pour la catégorie » (M. de Voyst), « Satisfaisant, mais peu de place pour les jambes à l'arrière » (M. Dubasque), « Succinct mais suffisant » (M. Juif), « Parfait pour une petite voiture » (M. Micron), « Rationnel et efficace » (M. Mougeot).

Malus. « Très insuffisant » (M. Bellebeau), « Minimum » (M. Calvet), « Eclairage un peu faible » (Mme Charreyron), « Trop sobre » (M. Fontan).

L'avis d'Auto-Moto. De toute évidence, la Polo n'abonde pas en gadgets, mais l'essentiel y est et la finition ne s'attire aucun reproche. L'équipement subit donc plus ou moins la critique, selon la version et selon l'intérêt que nos lecteurs lui accordent. L'éclairage laisse tout de même à désirer et l'essuie-glace arrière n'est pas un luxe. ■