

## VOLKSWAGEN GOLF CITY 2008



Cure de rajeunissement pour la Golf City cette année. En effet, l'apparence extérieure a été modifiée, tandis que dans l'habitacle, la radio et le tissu des sièges ont été changés. De plus, le volant est dorénavant le même que celui de la Rabbit. Le moteur demeure le même, mais la transmission automatique, en option, a désormais six vitesses au lieu de quatre. La Golf City est offerte en modèle quatre portes avec hayon.

### **Habitacle et coffre**

L'accès aux places avant s'effectue sans difficulté. La Golf propose des sièges fermement confortables permettant d'accumuler les kilomètres sans fatigue pour les personnes de taille moyenne et moins. On note toutefois l'absence d'un support lombaire réglable. Les personnes costaudes et grandes trouveront les sièges un peu étroits et les coussins un brin courts. Grâce au volant inclinable et télescopique ainsi qu'aux ajustements de son siège, le conducteur trouve facilement une bonne position de conduite.

L'accès et surtout la sortie à l'arrière nécessitent un peu de souplesse. La banquette peut recevoir avec un certain confort deux adultes de taille moyenne et moins à cause du dégagement limité pour la tête et les jambes. Toujours assez grand, le coffre peut même voir sa capacité augmentée par le rabat du dossier 60/40 de la banquette arrière. On peut rabattre le dossier sur le coussin et on se retrouve alors avec un plancher qui monte beaucoup vers l'avant. Pour obtenir un plancher plat à cet endroit, il faut relever le coussin puis enlever les appuis-tête avant de rabattre le dossier.

### **Commodités et sécurité**

L'habitacle est très bien fini avec de bons matériaux. L'insonorisation est fort honnête. On entend toutefois le moteur aux vitesses d'autoroute. Il n'y a pas beaucoup d'espaces de rangement et surtout pas de console centrale spacieuse.

Les instruments et les commandes sont bien placés, sauf celles du chauffage qui sont trop basses. De plus, les commandes pour la sélection des postes de radio sont petites. Le soir, tout est éclairé.

Le système de chauffage procure une bonne chaleur, mais il est un peu lent et le ventilateur manque de puissance pour la faire circuler. D'autre part, le système de verrouillage automatique s'exécute dès que la voiture atteint 15 km/h, avec un bruit assez fort qui fait bon marché.

Les gicleurs des essuie-glaces sont placés sous le capot, ce qui fait que la neige peut facilement les obstruer. Le réservoir de lave-glace ne contient qu'un ridicule trois litres. C'est un demi-litre de plus qu'auparavant, mais c'est encore insuffisant d'au moins un litre, surtout pour une voiture qui a en plus un gicleur à l'arrière.

Au chapitre de la sécurité, la Golf City compte deux coussins gonflables à l'avant, cinq appuis-tête et quatre freins à disque avec ABS. Les coussins latéraux et les rideaux gonflables sont optionnels. Les appuis-tête avant sont trop loin de la tête et ceux à l'arrière ne montent pas assez haut pour les grandes tailles. La visibilité est très bonne dans toutes les directions, sauf de  $\frac{3}{4}$  arrière à cause des piliers C et vers l'arrière à cause des trois appuis-tête de la banquette. Les miroirs extérieurs sont un brin petits. Les phares manquent de portée, surtout en position de croisement.

### **Moteur et transmission**

Le quatre cylindres de 2,0 litres développe 115 chevaux et 122 livres de couple. Les accélérations et les reprises sont assez calmes, surtout à basse et à moyenne vitesses. Par contre, le couple généreux et la progressivité du moteur rendent la conduite agréable, même si les temps d'accélération sont un peu décevants. Les deux principaux défauts de ce moteur sont sa consommation d'essence et son niveau sonore, surtout au-dessus de 3 500 tr/min. Par ailleurs, l'accélérateur est un modèle de progressivité.

La transmission automatique possède trois modes : normal à six vitesses, sport à cinq vitesses et manuel à six vitesses. Le mode sport effectue les changements de rapports à un régime plus élevé et maintient les rapports plus longtemps. Les changements de vitesse sont toutefois moins doux. Ce mode est efficace au point de rendre le mode manuel presque inutile. Les accélérations et les reprises sont plus rapides avec ce mode qu'avec le mode normal. En général, le fonctionnement est sans reproche, mais dans notre voiture d'essai, la transmission donnait parfois l'impression de glisser pendant la période de réchauffement. De plus, elle pouvait rétrograder brusquement lors d'une décélération rapide. La sixième vitesse devrait faire tourner le moteur au moins 500 tours de moins. On peut partir en deuxième vitesse.

### **Comportement routier**

La suspension combine très bien un confort authentique et une tenue de route assez sportive. Malgré sa fermeté, la Golf ne brusque pas ses occupants, tandis qu'en virage, elle s'accroche avec une belle ténacité tout en demeurant stable et prévisible. En fait, le comportement routier nous donne l'impression de rouler dans une voiture plus grosse et très solide; il nous invite à rouler pendant longtemps.

La servodirection est bien calibrée, stable, précise, assez rapide et possède un court rayon de braquage, à l'instar de beaucoup de voitures européennes d'ailleurs. Cependant, elle est un peu trop discrète quant à la relation existant entre les pneus et la route. Avec quatre freins à disque et l'antiblocage, les freinages sont puissants, résistants à l'évanouissement et doux.

Un examen dans un centre de vérification technique de CAA-Québec nous permet de constater que la Golf est très bien construite et semble robuste. De plus, force est d'admettre que le constructeur ne lésine pas sur la protection antirouille, qui est plus que généreuse, ce qui lui permet d'offrir une garantie de 12 ans contre la perforation.

## **Conclusion**

Même si elle date déjà de 1999, cette Golf possède encore les qualités d'une bonne « routière », sauf pour la puissance des phares, qui laisse à désirer. Grâce aux changements esthétiques extérieurs et à la présentation intérieure rafraîchie, Volks a réussi à rajeunir quelque peu une voiture qui a déjà beaucoup donné. Par contre, l'absence de moteur diesel, qui était populaire, pourra éloigner certains acheteurs potentiels.

**POUR** : comportement routier, grand coffre, confort à l'avant, construction soignée, rapport qualité/équipement/prix, direction et freins.

**CONTRE** : moteur bruyant, rangement insuffisant, appuis-tête avant trop loin de la tête, phares faibles, chauffage lent, consommation d'essence élevée.

## **VOLKSWAGEN GOLF CITY 2008**

**Moteur** : 4 cyl., 2.0 litres, 8 soupapes

**Puissance** : 115 ch. à 5 200 tr/min

**Couple** : 122 lb-pi à 2 600 tr/min

**Transmission** : manuelle cinq vitesses; automatique 6 vitesses

**Suspension** : indépendante/semi-indépendante

**Freins** : disques/disques

**Empattement** : 251,1 cm

**Longueur** : 418,9 cm

**Largeur** : 173,5 cm

**Hauteur** : 144,4 cm

**Poids** : 1 246 à 1 277 kg

**Pneus** : P195/65R15

**Capacité maximale de remorquage** : 907 kg

**Coussins gonflables** : deux à l'avant. Coussins latéraux et rideaux gonflables en option.

### **Consommation de carburant avec la boîte automatique**

Selon Transports Canada :

Ville : 9,9 L/100 km (29 mi/gal)

Route : 6,9 L/100 km (41 mi/gal)

Pendant l'essai :

9,3 L/100 km (30 mi/gal)

Température : - 22 °C à 0 °C

**Capacité du réservoir :** 55 litres

**Type de carburant :** essence régulière

**Accélération avec la boîte automatique**

0-100 km/h : 11,8 secondes

60-100 km/h : 7,2 secondes

**Principaux concurrents :** Chevrolet Aveo, Honda Fit, Hyundai Accent, Kia Rio, Nissan Versa, Pontiac Wave, Suzuki Swift+ et SX4, Toyota Yaris

**Garanties :**

- Véhicule complet : 4 ans/80 000 km
- Groupe motopropulseur : 5 ans/100 000 km
- Rouille de surface : 4 ans/80 000 km
- Perforation : 12 ans/km illimité
- Antipollution : 4 ans/80 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic des émissions.

**Prix de pièces d'origine :**

- Pare-chocs arrière : 658 \$
- Disque de freins avant : 102 \$
- Plaquettes de freins : 116 \$
- Silencieux : 311 \$
- Aile avant : 240 \$

**Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier:** 681 \$ à 813 \$

**Prix des différentes versions :** 15 300 \$

**Principales options :**

- Transmission automatique : 1 400 \$
- Climatiseur : 1 350 \$
- Groupe confort : 1 175 \$
- Toit ouvrant : 1 200 \$
- Ensemble climatique : 275 \$
- Ensemble de rideaux gonflables : 410 \$
- Système antidérapage : 450 \$

**Prix du véhicule essayé :** 19 795 \$

**Frais de transport/préparation :** 1 335 \$

**Nombre de concessionnaires :** Québec : 41      Canada : 131