

VOLKSWAGEN JETTA TDI 2009



La Jetta a droit à deux nouveautés importantes cette année : un modèle familial et un nouveau moteur diesel, soit un quatre cylindres 2,0 litres TDI. La berline peut voir ses roues avant animées également par un cinq cylindres de 2,5 litres ou un quatre cylindres turbo de 2,0 litres. La familiale n'a pas droit au moteur turbo à essence de 2,0 litres.

Habitacle et coffre

La voiture est facile d'accès mais les seuils de porte sont larges et salissants. Les sièges avant s'avèrent très confortables et le conducteur peut facilement trouver une bonne position de conduite grâce au volant télescopique et au réglage en hauteur du siège. Le levier pour reculer les sièges devrait être du côté de la porte ou encore mieux, être aussi large que le siège pour faciliter le déplacement du siège avant d'entrer dans la voiture.

À l'arrière, la banquette est confortable pour deux adultes. Le dégagement pour les jambes est bon tandis que celui pour la tête est limité pour les personnes de grande taille. Le dossier est rabattable 60/40 et avec l'ensemble cuir, il y a en plus une trappe à skis. Lorsque le dossier est rabattu, il monte un peu vers l'avant et ne forme donc pas un plancher plat avec celui du coffre, ou celui de l'espace de chargement dans le cas de la familiale.

Comme d'habitude chez Volks, le coffre de la berline est très spacieux. Toutefois, l'ouverture est un peu petite. Les charnières sont à l'extérieur du coffre. Sous la partie supérieure du coffre, il y a un petit crochet double auquel on peut accrocher des sacs. Dans la familiale, les dimensions de l'espace de chargement sont passablement généreuses : 106 cm derrière les dossiers arrière en position debout, 178 cm derrière les sièges avant avec le dossier arrière rabattu, 100 cm en largeur et 74 cm en hauteur. En fait, sauf pour la hauteur, c'est plus spacieux que dans le nouveau Tiguan. Il ne manque que la possibilité de pouvoir rabattre à plat le dossier du siège avant droit pour pouvoir transporter des objets vraiment longs, ce qui est possible dans le Tiguan.

Photo : Volkswagen

Commodités et sécurité

La finition est excellente et les matériaux sont de très bonne qualité. L'insonorisation est perfectible. Il y a de nombreux espaces de rangement mais la capacité de la console centrale qui est peu impressionnante. Dans la familiale, il y a quelques espaces de rangement bien pensés à l'arrière.

Les instruments et les commandes sont bien disposés. Le soir, tout mais vraiment tout est éclairé. La lumière des clignotants qu'on retrouve dans les miroirs extérieurs pourra gêner certains conducteurs qui auront l'impression en la voyant, surtout le soir, qu'un autre véhicule s'approche. Le signal des clignotants est inaudible.

Le système de chauffage est lent à réchauffer l'habitacle, comme c'est souvent le cas avec les moteurs diesel. Par contre, il procure beaucoup de chaleur. Les commandes du climatiseur et celles de la radio sont simples à utiliser.

Les gicleurs sont placés sous le capot, ce qui fait que la neige peut facilement les obstruer. Le réservoir de lave-glace ne contient que trois litres. Les essuie-glaces ont un mode un peu particulier : une fois le moteur fermé, vous descendez le levier des essuie-glaces et ces derniers vont se placer à la verticale, facilitant ainsi le dégagement de la neige dans le bas du pare-brise. Ils ne reprendront leur place que lorsque vous actionnerez à nouveau le levier. Voilà une très bonne idée, à condition de ne pas oublier d'utiliser cette fonction. Par contre, la suivante l'est moins : les piliers avant du toit étant plus élevés que le pare-brise, surtout vers le bas, ils retiennent la neige et cette accumulation de neige peut faire forcer le moteur des essuie-glaces qui ne pourra pas les pousser au bout de leur course.

L'équipement de sécurité comprend six coussins gonflables (deux à l'avant, deux latéraux et deux rideaux gonflables; les coussins latéraux à l'arrière sont optionnels), de bons phares, quatre freins à disque avec ABS, cinq appuis-tête. Les appuis-tête avant sont actifs. La visibilité est très bonne dans toutes les directions, sauf vers l'arrière en marche arrière alors qu'il est difficile de bien évaluer les distances pour la berline. Avec la familiale, la visibilité vers l'arrière est très bonne.

Dans les tests du gouvernement américain, la Jetta 2009 obtient quatre étoiles, sur cinq, pour la protection des occupants avant lors d'une collision frontale et cinq étoiles pour la protection de tous les occupants en cas d'impact latéral. L'Insurance Institute for Highway Safety décerne à la Jetta sa meilleure cote, «bonne», pour la protection du conducteur lors d'une collision frontale décentrée et pour celle de tous les occupants en cas de collision latérale ainsi que lors d'un impact arrière.

Moteur et transmission

Le nouveau quatre cylindres turbodiesel à rampe commune de 2,0 litres développe 140 chevaux et 236 livres de couple. Ce nouveau moteur est moins polluant que l'ancien tout en étant plus puissant et moins assoiffé. Pour un diesel, les accélérations et les reprises sont vigoureuses. Bien sûr, le couple très généreux,

typique d'un tel moteur, favorise la conduite en souplesse et assure des reprises relativement vives. Ce moteur est bien adapté et permet de concilier l'économie de carburant et des prestations fort honnêtes. Le moteur est doux et silencieux, tandis que l'odeur de diesel ne sera perçue que par les nez fins, à tout le moins pendant les premières dizaines de milliers de kilomètres. Ce moteur répond à l'exigeante norme antipollution Tier2/Bin5.

La transmission automatique à six vitesses et à double embrayage effectue ses changements de rapports avec énormément de douceur. En fait, les changements sont imperceptibles. La transmission, appelée DSG, présélectionne le prochain rapport, ce qui fait que le changement est très rapide, huit millisecondes, et qu'il n'y a pratiquement pas de perte de puissance. Avec le mode sport, les changements de vitesses se font à un régime plus élevé. Avec le mode manuel, les changements sont rapides.

La boîte manuelle à six rapports est facile et agréable à manipuler. Les rapports sont bien étagés, mais le sixième pourrait faire tourner le moteur un peu plus lentement encore. L'embrayage ne procure pas beaucoup d'avertissement avant d'arriver au point de friction et comme il s'engage un peu brusquement, ceci peut causer des problèmes à certains conducteurs.

Comportement routier

La suspension indépendante aux quatre roues est calibrée avec un mélange de fermeté et de souplesse. En général, le confort est au rendez-vous sur pratiquement toutes les surfaces. Certaines inégalités réussissent à provoquer des réactions fermes, mais on ne parle pas de sécheresse. La tenue de route est très bonne sur tous les types de pavé. On a l'impression de rouler dans une voiture robuste.

La servodirection électromécanique est bien calibrée, stable, précise et rapide. Malheureusement, elle transmet peu de sensations de la route. Le rayon de braquage est court. Les freins sont puissants et résistent bien à l'évanouissement après quelques arrêts d'urgence à haute vitesse.

Inspection

Dans un centre de vérification technique de CAA-Québec, nous avons constaté que le dessous de la Jetta est robuste et bien protégé contre la rouille. Par contre, le niveau du liquide de frein est très difficile à vérifier. Comme le réservoir de lave-glace est placé à proximité du réservoir d'expansion du radiateur, cela peut engendrer de la confusion. Il y a une grande ouverture sous le pare-chocs avant par où des objets peuvent pénétrer et abîmer le condenseur du climatiseur.

Conclusion

L'arrivée de la familiale et du moteur diesel permet à Volkswagen de rejoindre une plus vaste clientèle. Dommage toutefois que la familiale ne puisse abriter le 2,0 litres turbo à essence sous son capot. La Jetta demeure toujours une très bonne routière, agréable à conduire et bien construite. Comme le moteur diesel est plus cher (2 300 \$), que le prix du carburant diesel est généralement plus élevé que celui de l'essence et que l'entretien est un peu plus exigeant, en particulier pour les filtres à carburant, il faut accumuler plus de kilomètres que la moyenne annuelle, idéalement sur de longs trajets, pour que l'achat d'un diesel en vaille la peine.

POUR : confort, comportement routier, grand coffre, turbodiesel efficace, transmissions agréables, simplicité des commandes.

CONTRE : petit réservoir de lave-glace, seuils de portes larges et salissants, chauffage lent, petite ouverture du coffre (berline), gicleurs sous le capot, visibilité en marche arrière (berline).

VOLKSWAGEN JETTA 2009

Moteur : 4 cyl., 2,0 litres turbodiesel, 8 soupapes; 5 cyl., 2,5 litres 20 soupapes; 4 cyl., 2,0 litres, 16 soupapes, turbo

Puissance : 140 ch à 4000 tr/min; 170 ch à 5 700 tr/min; 200 ch de 5 100 à 6 000 tr/min

Couple : 236 lb-pi de 1 750 à 2 500 tr/min; 177 lb-pi à 4 250 tr/min; 207 lb-pi de 1 700 à 5 000 tr/min

Transmission : manuelle à 5 ou 6 rapports; automatique 6 vitesses

Suspension : indépendante/indépendante

Freins : disques/disques

Empattement : 257,8 cm

Longueur : 455,4 cm (familiale : 455,6 cm)

Largeur : 176 cm

Hauteur : 145,9 cm (familiale : 150,4 cm)

Poids : 1 445 à 1 511 kg

Pneus : 205/55R16; 225/45R17

Capacité maximale de remorquage : 454 kg

Coussins gonflables : deux à l'avant, deux latéraux à l'avant, deux rideaux. Deux coussins latéraux à l'arrière en option.

Consommation de carburant avec le turbodiesel et la transmission automatique

Selon Ressources naturelles Canada :

Ville : 6,8 L/100 km (42 mi/gal)

Route : 4,9 L/100 km (58 mi/gal)

Pendant l'essai :

7 L/100 km (40 mi/gal)

Température : - 17 °C à 4 °C

Émissions de CO₂ : 3 240 kg/20 000 km

Capacité du réservoir : 55 litres

Type de carburant : 2,0 litres TDI : diesel; 2,5 litres : essence ordinaire;
2.0T : essence super

Accélération avec le turbodiesel et la transmission automatique

0-100 km/h : 9,7 secondes

60-100 km/h : 6,7 secondes

Concurrents : Acura CSX, Honda Civic, Hyundai Elantra, Kia Rondo, Mazda3, Mazda5, Mitsubishi Lancer, Nissan Sentra, Pontiac Vibe, Subaru Impreza, Toyota Corolla et Matrix, Volvo S40

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/kilométrage 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 de bord.

Prix de pièces d'origine :

- Pare-chocs arrière : 634 \$
- Disque de freins avant : 102 \$
- Plaquettes de frein : 80 \$
- Silencieux : 415 \$
- Aile avant : 239 \$

Prix des versions :

- 2.5 : 21 975 \$; Familiale : 23 475 \$
- 2.0 TDI : 24 275 \$; Familiale : 25 775\$
- 2.0T : 27 475 \$

Principales options :

- Transmission automatique : 1 400 \$
- Ensemble Comfortline : 2 500 \$
- Ensemble Highline : 5 500 \$ (Familiale : 5 900 \$)
- Toit ouvrant : 1 400 \$ (Familiale : 1 780 \$)
- Système antidérapage : 450 \$

Prix des véhicule essayé : 25 675 \$; Familiale : 28 275 \$

Frais de transport/préparation : 1 360 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 57 Canada : 167

© Mars 2009. Tous droits réservés, CAA-Québec.