

LA VOLKSWAGEN GOLF VARIANT : UNE TIMIDE ELECTRIFICATION AVEC LE MOTEUR 1,5 eTSI DSG7 R-Line ;

écrit par Luc Vandersleyen



Qui ne connaît la Volkswagen Golf que nous voyons sur nos routes depuis 1974 et qui a été fabriquée en de multiples versions. Nous en sommes aujourd'hui à la 8^{ème} génération. Elle a été, pendant de nombreuses années la championne des ventes en Belgique et en 2022, elle s'est, encore, retrouvée au pied du podium. Depuis sa 3^{ème} génération, le constructeur propose une Golf break appelée Golf Variant sur le marché européen. C'est cette dernière que nous essayons pour vous aujourd'hui. Et cette Golf Variant de dernière génération, est sur le marché depuis 2020.







PRESENTATION DE CETTE VW GOLF VARIANT eTSI 130 ch DSG7 R-Line :

Notre véhicule d'essai se présente dans une belle robe de couleur rouge « Kings Red Metallic ». Elle reprend **la partie avant de la Golf VIII**, mais, avec **sa finition R-Line**, elle **semble plus racée**. Elle reçoit de jolies jantes « BERGAMO » de 18 pouces, des boucliers plus sportifs, des feux à LED, des clignotants dynamiques, des embouts d'échappement chromés et une suspension surbaissée de 20 mm. **Construite sur la même plateforme que la Skoda Octavia**. Elle est donc **35 cm plus longue** que la golf berline. Le moteur est ici un mild-hybrid 1.5 eTSI de 4 cylindres développant **130 ch (96 kW)** avec un couple de **200 Nm de 1400 à 4000 tr/min**. L'hybridation se fait par un **alternateur-démarrateur 48 V**. Ce petit générateur électrique a **13 ch (9,4 kW)** et récupère de l'énergie qui alimente la petite batterie lorsqu'on décélère et lorsque l'on freine. Bien sûr, il y a un turbo et cette Golf variant est capable de faire une **vitesse maxi de 213 km/h** et de **passer de 0 à 100 km/h en 9,6 secondes**. Ce n'est qu'une traction. Pour pouvoir disposer de 4 roues motrices, il faudra prendre une version Alltrack ou R, mais avec d'autres moteurs. **L'habitacle est accueillant** avec la planche de bord de la Golf VIII assez classique **avec un écran central tactile et un combiné d'instrument digital, tout 2 de 10 pouces**. Le système d'infodivertissement est toujours le MB3, qui a déjà quelques années. Sur la planche de bord, il y a peu de boutons et certains ne sont pas éclairés, comme ceux qui se trouvent juste sous l'écran central. **Du côté des finitions**, les matériaux font illusion, mais, **ce sont en majorité des plastiques durs**, même s'ils semblent être en fibres de carbone ou en alu. **Les sièges sont très confortables** et à l'avant ce sont des versions sports, de la finition R-Line, avec des appui-têtes intégrés. **A l'arrière**, il y a de la **place pour des adultes**. Cet intérieur est bien éclairé par le **grand toit panoramique** – qui est une option-. **Le coffre est de belle dimension avec 611 l** qui

peuvent passer à 1642 l et rabattant les dossiers des sièges arrière. Sous le plancher, il y a encore un grand espace libre pour une roue de secours éventuelle, qui devra être achetée en option.













EN ROUTE AVEC NOTRE GOLF VARIANT R-Line 1,5 eTSI 130 ch DSG7 :

Notre Golf Variant démarre comme toute voiture à moteur thermique et la boîte DSG passe les rapports **dans un bon confort et un silence de bon aloi**. La tenue de route est très correcte et elle prend les virages avec aisance sans roulis, mais ne se montre **pas très dynamique**. Bien sûr, **grâce à la micro-hybridation, les reprises, et accélérations sont** relativement franches. Les freins sont faciles à doser et se montrent sans défauts. Cependant, **si on la brusque ,la boîte DSG aura quelques hésitations**. Petit bémol aussi, si la **motricité** de cette traction avant est correcte sur routes sèches, elle est vraiment **médiocre sur routes mouillées** et ceci est **dû aux pneus** Bridgestone Turanza de 225/40 R 18 dont était équipé notre véhicule d'essai.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE GOLF VARIANT 1.5 eTSI 130 ch DSG7 R-Line ?

Au terme de notre bref essai de 3 jours au cours duquel **nous avons parcouru près de 250 km**, notre **consommation moyenne a été de 7,7 l/100 km**. Certes, nous avons beaucoup roulé en ville et parcouru quelques autoroutes et durant cette période, les températures étaient très élevées nous obligeant à utiliser l'air conditionné. Pourtant, **le bloc TSI est capable de désactiver 2 cylindres sous faible charge**. Lors de notre essai sur route normale limité à 70 ou 90 km/h, **nous sommes arrivés à une consommation de 6,0 l/100km**. Les émissions de CO₂ sont de **130 g/km**. Du côté du prix, s'il y a déjà une Golf Variant 1,5 TSI 130 à 33.145 Euros, mais avec DSG7 on passe à 36.250 Euros. Notre **Golf Variant 1.5 eTSI 130 ch DSG 7 R-Line Business Premium valait 45.270 Euros**, mais notre véhicule d'essai a pu profiter d'une réduction et valait : **40.805 Euros**. Bien sûr, il y avait **quelques options** :

- Dispositif d'attelage rabattable avec déverrouillage électrique : 950 E
- Clim « Air Care Climatronic, 3 zones : 520 E
- Jante alu 18 pouces avec pneus 225/40/18 : 540 E
- Toit ouvrant panoramique : 1.325 E
- Préparation livraison : 262 E

Soit un total de **3.597 Euros**. Notre véhicule valait, donc : **44.402 Euros**









LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	495€	495€	239,86€
Taxe de circulation annuelle	271,39€	271,39€	215,11€
Eco malus	/	0€	/

[REDACTED]	[REDACTED]
<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen