



Passat Variant TDi 130 cv 4 Motion



Tout comme la Skoda Octavia Combi 4x4 (TDi de 101 cv), la Passat TDi 130 cv 4 Motion fait partie des 4x4 permanents destinés quasi exclusivement à la route. Ces deux véhicules proposent des solutions intéressantes qui allient les qualités des monovolumes (le break) et celles de la transmission intégrale sur route. Sans entacher la facilité de se faufiler ou de se parquer en ville. Ne confondons cependant pas ces véhicules avec les 4x4 tout terrain ou même tout chemin.

Vous savez depuis longtemps la réputation de gourmandise des routières Essence 4x4. La version diesel TDi de 130 cv témoigne, pour sa part, d'un appétit plus mesuré, surtout quand on utilise la sixième vitesse. Les 62 litres du réservoir vous assureront sans difficulté une autonomie de 700 km. Je ne souhaite pas faire de comparaison entre les solutions teutonnes et tchèques. Je vous invite à relire l'article de juin pour vous rafraîchir la mémoire.

Vous savez qu'un 4x4 permanent consomme davantage qu'un modèle deux roues motrices (environ un litre aux cent km du fait de la centaine de kilos supplémentaires et des rapports de boîte plus courts). Le strict respect des limitations de vitesse m'aurait facilement permis de parcourir deux à trois cents kilomètres supplémentaires. Le brio du moteur, la remarquable tenue de route,

l'impressionnante aptitude à freiner vite et court ont plutôt tendance à inciter le pilote à jouer et à prendre du plaisir en conduisant.

D'autant que la Passat apporte sur le plan technique et celui de la sécurité un lot important d'améliorations. La traction intégrale représente un réel progrès en matière de sécurité, principalement dans les régions où les conditions de circulations sont précaires (neige, verglas...). La transmission 4 Motion démontre une réelle efficacité sur chaussée mouillée, boueuse, sur les gravillons. À ma connaissance, aucun système ASR (antipatinage) ne pourrait faire mieux. De plus, tous les modèles Passat sont équipés de l'ABS et de l'EBV (répartiteur électronique de freinage). Le freinage est bluffant d'efficacité.

Pourtant, je pense qu'il est bon de rappeler que les habituelles réserves de vigilance vis-à-vis des nouveaux comportements routiers des voitures récentes s'imposent. Les impitoyables lois de la mécanique exigent de ne pas être transgressées. Le comportement routier de la Passat est exceptionnel sur l'asphalte des voies rapides. Vous aurez deviné que le poids du break et les suspensions souples nécessaires pour assurer un confort idéal de la voiture sur route n'admettent pas une conduite aussi sportive sur les routes sinueuses dont le revêtement serait cahoteux.

Dans la Passat, le look maintenant classique des VW s'affiche au tableau de bord par les instruments cerclés d'aluminium agréablement bleutés la nuit. La qualité des matériaux utilisés est excellente. L'ergonomie des commandes est fonctionnelle. Je regrette le peu de rangements prévus (et l'exiguïté de ceux-ci) en comparaison de ce que proposent aujourd'hui la majorité des véhicules sur le marché. La place disponible pour les occupants est spacieuse tant à l'avant qu'à l'arrière. Le silence est à peine perturbé par les bruits des pneumatiques et celui du moteur, légèrement moins atténué que celui des common rails.

La voiture testée est richement équipée pour quelque 29.500,00 EUE. Climatisation automatique, commande à distance d'un verrouillage intelligemment réfléchi, 4 lève-vitres électriques dont 2 automatiques à l'avant, accoudoir central adaptable, radio facile à appréhender, ordinateur de bord. Pour celui-ci, je déplore le défilement des informations les unes après les autres en boucle avant ou arrière. Un tableau regroupant deux ou trois informations me semble plus utile et plus sécurisant que la solution offerte. Je suis également convaincu que les chiffres rouges sont moins facilement lus par les "papis" de

