

Essai - Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Le pick-up initialement conçu par Volkswagen pour le marché sud-américain a fait l'objet d'un restyling en 2016. Cette deuxième génération de l'Amarok, apparu en 2010, reçoit pour l'occasion une motorisation V6 Diesel qui dynamise sensiblement l'ensemble précédemment disponible uniquement avec un 2.0 Diesel ou Bio-diesel selon les pays. Découverte d'un véhicule qui offre une polyvalence certaine et un dynamisme bienvenu.



- V6, diesel, turbo, 2'967 cm³
- 224 ch de 3'000 à 4'500 t/min
- 550 Nm de 1'400 à 2'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 193 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 3'000 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'321 x 1'954 x 1'878
- Conso. mesurée : 9.23 l/100 km
- Emissions CO₂ : 204 g/km
- dès CHF 28'380.-, mod. essayé: CHF 55'181.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Connaissant bien le continent américain, je me réjouis de prendre le volant de ce pick-up Amarok, un segment bien moins répandu en Europe qu'outre Atlantique. Sa philosophie est certes différente des pick-up V8 américain, mais la polyvalence demeure, notamment pour les versions à double cabine comme notre véhicule d'essai.



A l'extérieur

Si la ligne générale de l'Amarok n'évolue guère, le restyling amène un modernisme bienvenu. C'est surtout la face avant qui change avec l'arrivée d'un nouveau bouclier plus anguleux, de feux de jour à LED et d'optiques bi-xénons. Certes, le design ne révolutionne pas le véhicule et conserve, sans équivoque aucune, les gènes du design VW actuel.

Ses 5.32 mètres de longueur sont imposants, comme la hauteur de sa ceinture de caisse. Le design est sans fioritures, illustratif d'une certaine austérité allemande. Les passages de roues sont très hauts et donnent à l'Amarok un look de franchisseur « capable ». Le gros arceau chromé dont est équipé mon véhicule de test et les marchepieds de finition similaire y contribuent aussi. L'arceau intègre

le troisième feu stop ainsi que deux éclairages LED destinés à éclairer le caisson arrière si nécessaire.

Difficile de différencier cet arrière de celui de son prédécesseur, si ce n'est par les optiques qui adoptent elles aussi un éclairage LED. Le caisson arrière est recouvert d'un « liner » noir rugueux qui constitue à la fois une protection résistante à l'usage et un revêtement antidérapant. Il intègre quatre boucles fixes en demi-lune qui facilitent l'arrimage des marchandises transportées, sans toutefois proposer de véritables rails de fixation. En option, un cache-bagages rabattable ou un Roll Cover permettent de sécuriser le chargement. Particularité inhabituelle, alors que le bouclier avant est peint dans la teinte de carrosserie, le pare-choc arrière est chromé. Il intègre un marchepied revêtu de caoutchouc ainsi que le support de plaque.

Le crochet d'attelage est, lui, fixé sur une traverse spécifique amarrée sur les langerons. En effet, contrairement à l'essentiel de la production actuelle, l'Amarok conserve un châssis traditionnel qui supporte la coque, gage de robustesse. Cette architecture permet en outre le montage d'éléments de carrosserie spécifiques. En effet, le vaste caisson arrière (1 tonne de charge utile, 1'550 mm de longueur et 1'222 mm de largeur permettant le chargement d'une palette standard) n'est pas solidaire de la cabine et peut par exemple laisser la place à une cellule de camping. Corollaire de cette architecture, un poids conséquent : l'Amarok affiche 2'840 kg à vide et même 3'000 kg pour ma version « Heavy Duty » à suspensions renforcées. L'essieu arrière est rigide et suspendu par des ressorts à lames alors que l'avant présente des suspensions indépendantes à double triangles superposés.





A l'intérieur

Alors que je m'installe pour la première fois derrière le volant de l'Amarok, j'ai presque l'impression de m'asseoir aux commandes d'une Golf. L'intérieur est typiquement VW, noir, sans gaieté. Sous la casquette antireflet, je retrouve les deux compteurs analogiques séparés par un écran digital monochrome. La console centrale intègre un écran tactile de 4.5 pouces qui semble minuscule sur la large planche de bord. Il est encadré par deux lignes de boutons qui permettent d'accéder aux principaux environnements de l'infotainment. Les commandes de climatisation sont situées au-dessous de l'écran. Astuce bien pensée : l'une des cinq prises 12V prend place dans le grand vide-poche central situé sous le pare-brise et qui permet le branchement d'accessoires de type GPS et autres.

Cet Amarok, même dans cette version "Adventure" généreusement équipée, ne propose pas les derniers équipements technologiques qui se répandent aujourd'hui sur le milieu de gamme. Ainsi, il n'y a ni phares à allumage ou gestion croisement/route automatiques, ni détecteur de pluie. VW a tout de même intégré plusieurs assistances à la conduite, dont un radar de parking avant et arrière, une caméra de recul, un contrôle de stabilité, un dispositif de stabilisation d'attelage et un contrôle de la pression des pneus. Le véhicule propose également un blocage de différentiel arrière de série ainsi qu'un ABS avec fonction descente off-road autonome.

Alors que l'espace des places avant est assez généreux malgré le volumineux tunnel de transmission, les places arrière sont plutôt exiguës, notamment par un espace aux jambes restreint et un dossier très droit. Il conviendra à des adultes pour des trajets courts mais paraîtra vite étriqué pour les longues distances.



Sous le capot

Je le disais en préambule, l'Amarok est désormais disponible avec un nouveau V6 à 60° Diesel Common Rail de 2'967 cm³ qui développe 224 ch entre 3'000 et 4'500 t/min et un couple de 550 Nm entre 1'400 et 2'750 t/min. Ce moteur dispose même d'un « overboost » qui offre 20 chevaux supplémentaires sur une courte durée. Il adopte également la technologie Blue Motion qui réduit la consommation et les émissions de CO₂, respectivement données pour 7.8 l/100 km et 204 g/km en cycle mixte. Selon le constructeur, ce groupe propulseur permet d'atteindre 193 km/h en vitesse de pointe et d'abattre le 0 à 100 km/h en 7.9 sec. Un autre V6 est disponible, qui propose 163 ch et 500 Nm « seulement ».

Ces deux motorisations sont associées à la même boîte automatique à 8 rapports et quatre roues motrices 4Motion permanentes. L'Amarok ne propose pas de boîte de transfert, mais les trois premiers rapports extrêmement courts la remplacent. Un différentiel blocable est proposé de série, qui permet au véhicule de continuer sa progression même lorsqu'une roue quitte le sol. La monte pneumatique 255/50 R 20 dont est équipé mon pick-up de test n'est guère adaptée à sortir des sentiers battus. L'angle de sortie (18°) limité est dû au porte-à-faux important mais VW annonce une capacité de pente de 100% (45°) et de dévers de 50°. Le diamètre de braquage (12.95 m) est correct pour un empattement de 3'097 mm.

La consommation mesurée durant les 1'981 km de mon essai atteint 9.23 l/100 km. Plutôt raisonnable pour un véhicule de ce poids et finalement à peine 1.5 l/100km de plus que la valeur mixte annoncée par la fiche technique.



Au volant

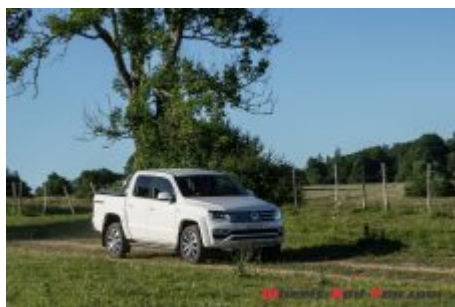
L'agrément de l'ensemble moteur-boîte est le premier point qui me frappe lorsque je découvre cet Amarok. Le moteur est souple, doux, puissant, très coupleux et plutôt silencieux. Il est très bien secondé par une boîte automatique qui s'avère douce et rapide à la fois. Le couple généreux et les kick-down qui s'opèrent quand c'est nécessaire propulsent aisément les 3 tonnes sans donner l'impression de forcer. La route s'enchaîne sans fatigue dans un confort de bon niveau, en particulier pour cette catégorie de véhicule. La démultiplication de la direction peut paraître importante sur la route mais prend tout son sens dans le terrain.

Ce tableau idyllique est malheureusement gâté par des suspensions aux réglages inadéquats. VW a fait le choix du confort en équipant le véhicule de suspensions très souples. Je dois reconnaître qu'en roulant tranquillement, le confort est excellent, mais dès que j'augmente un peu le rythme, la fresque s'assombrit. Malgré des débattements en compression plutôt importants, les amortisseurs trop souples ne parviennent pas à freiner les mouvements de caisse et la suspension arrive rapidement en butée sur la lame de charge arrière. Le véhicule talonne et secoue alors copieusement ses occupants, invitant le conducteur à calmer le rythme. Si la chaussée est déformée, préserver un certain confort implique de rouler moins vite qu'avec une berline et cela malgré les grands débattements. De

plus, pour contrecarrer le roulis provoqué par ces suspensions souples, Volkswagen a installé des barres antiroulis bien trop rigides et mal accordées à l'amortissement. Résultat, dès qu'une roue rencontre une bosse sur un côté de la voie, la barre renvoie sa force sur le côté opposé, ce qui fait trembler tout le véhicule. C'est vraiment dommage, le véhicule pourrait s'avérer bien plus abouti avec des choix de suspensions mieux adaptés. Je dois tout de même relever que les bruits de roulement sont fort bien filtrés et presque inaudibles. Les bruits aérodynamiques le sont aussi, même si le profil assez carré du pick-up n'est guère favorable.

En sortant du goudron, je constate que le problème de barres antiroulis est encore plus sensible. L'Amarok me secoue comme un prunier et me contraint à rouler très lentement. Les premiers rapports de boîte proposent un agrément comparable à une boîte de transfert et offrent de véritables capacités de franchissement. Malgré les croisements de ponts limités par les barres et des pneus inadaptés, le véhicule poursuit sa progression même avec une roue arrière en l'air. Quant à la fonction de descente assistée, elle permet à tout un chacun d'affronter des pentes très raides sans soucis.





Verdict

J'attendais beaucoup de cet Amarok et je dois dire que je ne suis pas déçu. La qualité des finitions et l'agrément du groupe propulseur tiennent leurs promesses. Dommage que ce bilan soit terni par le choix des ingénieurs VW en termes de suspensions. Heureusement, l'installation d'amortisseurs tiers pourra grandement améliorer la situation. L'Amarok sera alors un excellent véhicule polyvalent et une très bonne base pour les globe-trotters qui souhaitent voyager au long cours.

Proposé dès CHF 28'380.- en deux roues motrices, mon véhicule de test en finition Adventure s'affiche à CHF 55'181.-, soit un prix moindre que ceux de ses concurrents américains, avec la qualité allemande en plus...





**Prix et options - Volkswagen Amarok V6 3.0 TDi 4MOTION Double Cab
"Highline - Adventure Heavy Duty"**

Prix de base : CHF 53'579.-

Pack lancement Amarok AV : CHF 1'425.-

Finish normal : CHF 100.-

Homologation AG : CHF 77.-

Suspensions renforcées Heavy Duty : CHF 0.-

Blocage différentiel arrière : CHF 0.-

Phares antibrouillard : CHF 0.-

Jantes alu 8 x 20" : CHF 0.-

Crochet d'attelage : CHF 0.-

Marchepieds : CHF 0.-

Pack Chrome III+ : CHF 0.-

Radio Composition Media DAB+ : CHF 0.-

Pack Amarok Aventura : CHF 0.-

Navi « Discover » : CHF 0.-

Pack Hiver : CHF 0.-

(volant et sièges chauffants)

Car Net guide & Inform : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 55'181.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen Amarok V6 3.0 TDi, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai - Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai - Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai - Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai - Volkswagen Golf R : L'R de rien...

Essai - VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai - VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai - VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Chouquette !

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Nouveauté - Volkswagen Polo MY2017

Présentation - Volkswagen up! GTI Concept

Présentation - Volkswagen I.D. Crozz

Présentation - Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté - Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première - Volkswagen I.D. Concept

Présentation - Volkswagen Golf R360S

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation - Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté - VW up!

Nouveauté - Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté - Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté - Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté - Volkswagen Sharan

Nouveauté - VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première - Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté - Volkswagen Touran

Nouveauté - Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté - Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen Passat GTE

Nouveauté - Volkswagen Passat

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Présentation - Volkswagen Golf R 400

Nouveauté - Volkswagen Golf GTE

Nouveauté - Volkswagen Scirocco

Nouveauté - Volkswagen Polo

Présentation - VW twin up!

Présentation - VW Golf Sportsvan

Nouveauté - VW e-Golf et e-up!

Nouveauté - Volkswagen Golf VII R

Nouveauté - VW Polo R WRC

Nouveauté - VW Taigun

Nouveauté - VW Beetle Cabriolet

Nouveauté - VW Golf VII

Genève 2012 - Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 - Volkswagen up!

Genève 2012 - Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté - Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté - Volkswagen CC

Nouveauté - Volkswagen up!

Nouveauté - Volkswagen Beetle

Genève 2011 - Volkswagen Bulli

Genève 2011 - Volkswagen Golf Cabriolet



