

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

La gamme Golf n'a jamais été aussi fournie. Les variations sont multiples et, parmi elles, un modèle break, la Variant, produit depuis 1993. C'est en 2014 que Volkswagen décide de lancer une déclinaison plus baroudeuse de la station wagon, que la marque dénomme « Alltrack ».



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'798 cm³
- 180 ch à 4'000 t/min
- 250 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 231 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'730 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'570 x 1'790 x 1'490
- Conso. mesurée : 8.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 153 g/km (E)
- dès CHF 34'950.-, mod. essayé: CHF 46'760.-

En matière de baroud, d'aptitudes tout-terrain ou de grands habitacles, l'offre proposée sur le marché automobile est pléthorique. D'autant plus depuis l'avènement et la prolifération des SUV. La Golf Alltrack s'insère donc dans un segment où règne une féroce concurrence et où les autres constructeurs, les germaniques en tête, ne tirent pas dans les coins. Que propose donc la VW ? Comment s'en sort-elle ? Réponses.



A l'extérieur

Comme précisé auparavant, ce modèle se base sur la version Variant de la Golf. De ce fait, elle réserve peu de surprises en matière de design. On retrouve le dessin général du break, à la différence de la calandre, intégrant ici une grille de radiateur au motif nid d'abeilles, et du bouclier avant, dominé par une large ouverture au motif commun à la grille et rehaussé d'une ligne chromée qui donne du volume à l'ensemble.

A l'arrière, le seul changement se trouve aussi sur le bouclier pourvu d'un renfort en plastique argenté. Cependant, la modification stylistique majeure et distinctive demeure dans le tour de bas de caisse et les arches de roues, noires et argentées, signes du caractère plus aventureux de la voiture.

Les signatures lumineuses restent, quant à elles, similaires aux modèles de la gamme. L'ensemble est cohérent, simple mais efficace, et affiche immédiatement les prétentions de cette Alltrack.



A l'intérieur

On se retrouve ici en terrain connu. Certains diront que la simplicité a du bon, d'autres que cet intérieur n'a rien d'original. Tout est en sobriété, quitte à tirer un peu sur l'austère, à commencer par les sièges tissu/cuir Nappa teintés gris surpiqués blanc. Siglés à l'avant « Alltrack », ils offrent une assise confortable et spacieuse. La banquette arrière dispose de trois places correctes mais où la place pour les jambes est tout juste convenable.

L'espace qui peut faire défaut aux passagers arrière, on le retrouve dans le coffre. Il est d'une capacité de 605 litres en configuration standard, 1'620 litres une fois les dossiers rabattus. Cela le situe parmi les meilleurs volumes du segment. Fait intéressant, la Alltrack est équipée de série du kit de réparation pour pneu crevé, libérant ainsi le compartiment de la roue de secours. En plus du gain de poids, l'espace mis ici à disposition est réellement impressionnant. Un petit atout qui peut se montrer très appréciable !

Si le style de la console centrale n'impressionne pas, on ne peut nier que l'apparence et la répartition des fonctionnalités y est impeccable. Tout est à portée de main, pour le conducteur comme pour le passager. Mieux encore, le système d'infodivertissement, gérable via un écran tactile de 8 pouces, est exemplaire en clarté et en simplicité. C'est optimisé et orienté utilisateur, à l'image de la connectivité du smartphone ou du système de navigation paramétrable très rapidement.



Sous le capot

Nous avons pu tester l'unique variante essence de cette Golf, le bloc 1.8 litres turbocompressé développant 180 chevaux. Il est couplé à la boîte automatique à double-embrayage DSG six rapports et, caractéristique principale de ce modèle, la transmission est intégrale. Il est possible d'opter pour pas moins de 6 modes de conduites : Eco, Confort, Normal, Sport, Individuel (personnalisé) et Tout-Terrain. Ces configurations agissent essentiellement sur la direction, les suspensions, ainsi que sur la transmission.

Le moteur se montre énergique et agile : les relances sont franches, directes à moyenne comme à haute vitesse. La boîte DSG est réactive, aussi bien à l'accélération qu'à la décélération. Bien qu'automatique, il est possible de prendre le contrôle du passage des vitesses via le levier ou via les palettes au volant. D'une souplesse exemplaire, cette boîte souffre d'un manque de réactivité à très basse vitesse, répondant aux sollicitations de l'accélérateur qu'après un délai. Les amateurs de conduite dynamique pourraient se voir gênés par ce comportement.



Au volant

En essayant une voiture avec un tel patronyme, mon objectif est particulièrement simple : emmener la voiture sur le maximum de types de voies carrossables.

D'abord la ville : équipée d'une armada de détecteurs placés tout autour de la carrosserie, l'auto ne pose aucun souci pour se promener dans les endroits les plus exigus, même si parfois les capteurs ont tendance à repérer des choses qui n'existent pas ou à s'affoler un peu trop vite. Les quatre mètres cinquante-sept de long peuvent se montrer handicapants lors de certaines recherches de places de parc, mais le « Park Assist » fait toujours autant de merveilles, à condition que le parage soit latéral. Dommage, car dans la tranche de prix de ce véhicule, certaines concurrentes font mieux, allant se parquer en bataille ou en épi par elles-mêmes.

Sur autoroute, l'ensemble des assistances, petites comme grandes, est d'une efficacité qui apporte un réel confort au conducteur. Les fonctionnalités sont nombreuses et, parmi elles, on peut citer le régulateur de vitesse adaptatif avec assistance au freinage. Le système est fiable, mais cette technologie, axée sur l'anticipation, est autant une qualité qu'un inconvénient. Les freinages et alertes sont la plupart du temps intempestifs, car le radar, même paramétré sur la distance de sécurité la plus courte, perçoit un danger alors que les marges de manœuvre sont encore amples. A contrario, en cas de somnolence par exemple, le délai offert sera très certainement salvateur. En mode « Confort », on se laisse porter par la machine en toute tranquillité.

Je passe ensuite aux choses sérieuses : les routes de col. D'abord en mode « Normal », puis en mode « Sport », je constate que le système 4MOTION fait des merveilles. J'attaque les virages et épingles avec allure : les relances sont agréables, la dynamique franche. Le mode « Sport » se distingue du paramétrage par défaut par des suspensions plus fermes et une direction plus souple mais plus incisive, ainsi que par un réglage de boîte laissant monter le moteur plus haut dans les tours avant de passer un rapport. On sent alors que l'accélération est linéaire jusqu'à 4'000 t/min pour connaître à ce seuil un gain de puissance et une poussée plus nette. On ne se situe naturellement pas sur des performances de sportive, mais ce que propose la Alltrack est largement suffisant pour perdre son permis plusieurs fois en une montée.

J'avoue préférer gravir les cols en mode « Sport » plutôt qu'en « Normal » : les suspensions plus raides prennent plus de charges et le moteur répond bien

mieux. Merci aussi à la boîte DSG d'être moins prompte à passer les rapports et à casser l'élan. On peut alors conduire avec entrain. Le mode traditionnel est cependant parfait pour laisser rouler la voiture tranquillement, tout en confort. En matière de consommation, la « All-around » de Volkswagen appartient au camp des gourmandes. Sous régime « Normal », sans être un amateur de l'éco-conduite ni un fada du pilotage à bloc, j'atteins un chiffre de 8.7 l/100 km lors d'un cycle mixte. Pour une course ville/autoroute/montée de col, ce chiffre monte à 9.5 l/100 km.

Enfin, après avoir cherché durant des jours un chemin digne d'une escapade hors bitume, je déniche un sentier un peu escarpé et à la surface clairement... démontée. Au programme : de larges nervures zébrant le parcours, des pentes parsemées de bosses et de cailloux de toutes tailles. Idéal pour mettre à l'épreuve le mode tout-terrain. Après vérification préalable de la protection de bas de caisse, faite d'un frêle carénage de plastique, je me lance, non sans une certaine appréhension, dans l'aventure. Le rehaussement de 2 cm de la garde au sol est, dans ce type de situation, plutôt appréciable. Reste que le plancher ne culmine qu'à 175 mm, pas de quoi se lancer avec fougue à l'assaut de sillons particulièrement prononcés. Il demeure que la motricité est bonne et que le break finit par se faufiler sur le parcours accidenté. Au retour, alors en descente, je peux clairement sentir les efforts déployés par la machinerie pour retenir sa tonne huit cent. L'expérience est un brin périlleuse mais la conclusion positive. À condition de s'armer de prudence, la Alltrack peut parcourir autre chose que du bitume ou des voies finement gravillonneuses.





Verdict

La Golf Alltrack est une réelle polyvalente, timide cependant. En effet, elle est capable d'offrir un comportement dynamique sans que l'on puisse pourtant parler de sportivité. Elle est confortable de par la qualité de son habitacle et des fonctionnalités d'infodivertissement sans aller cependant chatouiller les grandes routières. Elle sait sortir des rubans d'asphaltes sans s'imposer pour autant comme un choix crédible de tout-terrain.

Dans la réflexion inverse, la Alltrack a de réelles qualités. Elle a de l'espace à revendre et déploie une réelle agilité en montagne grâce à la transmission 4MOTION. Ce système assure par ailleurs une bonne motricité en hors-piste où il saura mener à bon port ses occupants, pourvu que le revêtement soit dans un état convenable.

Au final, la Alltrack représente une alternative aux SUV, pour ceux qui veulent du volume de chargement sans tomber dans trop de sportivité et sans opter pour un véhicule surélevé. Enfin, le grand atout de ce modèle est sa transmission intégrale, efficace et particulièrement adaptée au marché suisse.



Prix et options - Volkswagen Golf VII Alltrack 1.8 TSI 4MOTION

Prix de base : CHF 37'250.-

Couleur de carrosserie Rouge Tornado : CHF 270.-

Pack miroirs : CHF 0.-

Système proactif protection passage : CHF 0.-

Caméra de recul « Rear View » : CHF 0.-

Jantes Alu « Canyon » 18'' : CHF 1'000.-

Phares bi-xénon : CHF 1'790.-

Park Assist : CHF 0.-

Car-Net : CHF 0.-

Données de navigation pour EU : CHF 0.-

Réception radio numérique DAB+ : CHF 300.-

Light Assist : CHF 0.-

Afficheur Multifonctions « Premium » : CHF 180.-

VW Garantie+ 3 ans/ 100'000 km : CHF 500.-

Régulateur adaptatif DCC : CHF 1'160.-

Pack sécurité : CHF 1'220.-

Pack hiver : CHF 360.-

Système de navigation « Discover Pro » : CHF 1'180.-

Pack Business : CHF 1'550.-

Préparation portable « Comfort » : CHF 0.-

Prix TOTAL : CHF 46'760.-



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Golf Alltrack.



A lire aussi

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 Choupette !

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 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

