

# Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Choupette !

*Le néo rétro personnalisable ! Sans proposer autant qu'une Mini ou une série DS de chez Citroën en termes de personnalisation, le troisième opus de « la bête à bon dieu », permet néanmoins de se concocter une voiture « sympa », originale et décalée. Mais y a-t-il vraiment du changement par rapport à l'ancienne nouvelle version ?*



- 4 cylindres twincharger, 1'984 cm<sup>3</sup>
- 200 CV à 5'100 t/min
- 280 Nm à 1'700 - 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique DSG, 6 rap.
- Vitesse maxi : 223 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1'439 kg
- Conso. mesurée : 10.1 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 179 g/km (F)
- dès CHF 38'400.-  
modèle essayé : CHF 39'160.-

---

La génération précédente (1996-2008) avait d'abord suscité un certain intérêt car, il faut bien l'admettre, elle était la première à surfer sur cette vague du « néo rétro ». Mais le soufflé était vite retombé car il manquait quelque chose à cette voiture pour faire aussi bien que son aînée. Était-ce son prix plus aussi avantageux ni populaire qu'à la base, ou alors sa praticité qui ont fait que dans ce monde « moderne » les acheteurs potentiels lui ont préféré une « simple » Golf ? En revanche, l'esprit de Monsieur Ferdinand Porsche semble planer au-dessus de cette nouvelle mouture. Surtout avec cette version dite sportive : La « Beetle Black/White Turbo ».

### ***A l'extérieur***

Je m'attendais à ce que l'on nous confie une énième voiture blanche pour notre essai. Et voilà qu'arrive cette coccinelle dans une livrée noire. Un noir nacré prenant des reflets du plus bel effet selon la couleur du ciel et sa luminosité. Un soir, lors d'un couché de soleil, elle renvoyait des couleurs que seule la nacre et ses pigments holographiques à base de particules de mica - minéral enrobé de dioxyde de titane - peuvent révéler. Superbe, vraiment elle en jette la Choupette. A noter donc que cette version turbo existe aussi en blanc : l'Oryx white. Deux bandes parallèles bleues et rouges sur toute la longueur du toit et du capot, un gros numéro - le 53 - et on est bon pour le remake de « La Coccinelle à Monte Carlo » ! Le moins que l'on puisse dire est que ce restylage est une réussite. Et ce, quel que soit l'angle d'où se porte notre regard. Toujours en rondeurs mais avec quelques traits tendus rendant l'ensemble dynamique, elle envoûte. Elle a ce je ne sais quoi qui fait qu'à nouveau, on l'aime. D'ailleurs, les gens se retournent sur son passage et souvent avec un léger sourire. Un capital sympathie donc indéniable lié à la fois à son passé mais aussi à son design amélioré, composé d'un capot avant plus long et une ligne de toit prolongée déplaçant ainsi le centre de gravité vers l'arrière. Les optiques avant (ici en bi-xénon) sont plus expressifs pendant que ceux à l'arrière se modernisent. On notera toutefois que, de part la forme de la lunette arrière, il n'y a pas d'essuie-glace arrière, ce qui peut être gênant pour la rétro-vision. Mais c'est tellement plus esthétique comme ça ! Plus

longue (4,28 m au lieu de 4,08 m) et plus large (1,80 m contre 1,72 m) que la génération précédente, cette Beetle 2012 s'inspire très fortement, dans son design actuel, de la voiture concept la « Beetle Ragster » divulguée en 2005 lors du Salon de l'auto de Detroit. L'objectif premier, plaire à la gente masculine. Ici, cet insecte prêt à s'envoler se chausse en série de jantes en alliage léger « Tornado » en 19 pouces, avec des pneus hélas d'hiver en 235/40. Je dis hélas car les températures durant notre essai étaient plus proches des 20 degrés que du zéro. Cela ne facilitera pas notre travail pour apprécier un châssis dit sportif. Mais nous y reviendrons plus tard. Double sortie d'échappement, becquet « queue de canard » à la façon d'une Porsche 2.7 RS de 1973 - je vous avais bien dit qu'il y avait du Ferdinand Porsche dans cette Beetle. De quoi penser que cette coccinelle a revêtu son jogging de « compétition. ». Il nous presse d'en prendre le volant et de partir en voyage. Pourquoi pas à la mer? Je m'imagine déjà parcourant la route des Grandes Alpes direction le Sud en écoutant les Beach Boys qui fêtent eux leurs cinquante ans d'existence ! Une question me vient à l'esprit : ou mettre les planches de surf si aucune galerie n'a été prévue ? Faudra-t-il attendre le « cab » pour partir ? Pour encore plus de charisme, comment personnaliser sa Coccinelle ? Très simple : choisir sa couleur de carrosserie parmi les teintes proposées et coller en bas de la caisse sur les deux côtés latéraux, le surnom de ce coléoptère dans la langue de son choix. On pourra ainsi lire « Beetle », « Coccinelle » ou tout simplement « Volkswagen » mais encore « Käfer », « Maggiolino », « Fusca », « Bug » et « Vocho » en film décoratif. Plus dans le détail, il est possible de recouvrir sa clé d'un « Keycover » noir ou blanc avec le logo du surnom choisi. Le niveau de personnalisation n'est donc pas aussi poussé qu'avec certains autres constructeurs mais parfois la simplicité vaut mieux que trop d'exubérance.

## ***A l'intérieur***

Retour vers le passé : « l'ex soixante-huitard » qui a depuis longtemps quitté son Larzac et est maintenant en retraite pourrait très bien re-craquer pour cette dernière version de la Cox. Il s'y sentirait de suite à l'aise. Les sièges fermes offrent nombre de réglages à l'avant et les passagers arrière, une fois installés, découvriront une habitabilité étonnante pour une voiture de cette forme. On pourra juste regretter que les dossiers arrière soient aussi verticaux que l'est le tableau de bord. L'accès au coffre via un hayon à l'arrière - je précise pour les

plus de 50 ans - est aisé et son volume de 310 litres est correct (350 litres pour une Golf). Il pourra même passer à 905 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. Le tableau de bord, dans cette finition, reprend des inserts couleur carrosserie, certains éléments sont en finition chromée, le tout bien posé et très vertical. Du plus bel effet. La passiflore a (enfin) été abandonnée afin de ratisser une clientèle plus large, moins nostalgique et surtout moins féminine. Les ajustages, fidèles à la marque, sont au millimètre. L'ensemble ne possède pas trop de boutons, cela donne un air de simplicité. Or, il n'en est rien ; il y a juste ce qu'il faut, là où il faut. Dans cette version haut de gamme, nous avons deux boîtes à gants dont l'une plus petite est verticale dite « rangement coccinelle » - clin d'œil à la première génération - ici en finition laqué noir très élégante. Elle servira plus de rangement à des lunettes qu'autre chose tant elle est peu profonde. Cette finition noire laquée imposera aux maniaques de disposer d'un chiffon microfibre à portée de main s'ils ne veulent pas avoir leurs empreintes marquées sous les yeux. Même le volant « sport » ne peut s'empêcher d'être d'un bon diamètre avec une jante fine (trop à mon goût). Là encore, clin d'œil à sa sœur aînée. Dommage sur ce coup de mélanger le passé avec ce qui se fait aujourd'hui en lui imposant un méplat type « F1 » qui ne sert à rien tant l'espace entre les genoux et le volant est conséquent ; si ce n'est pour rappeler à son possesseur qu'il roule dans la version sportive de la gamme. Pour terminer ce tableau, notre version d'essai disposait du GPS « RNS 510 » lisible à grand écran couleur tactile et ergonomique dans son utilisation mais avec un bémol : j'ai été incapable d'utiliser la commande vocale. Climatisation deux zones (Climatronic), prise jack, câble adaptateur pour branchements USB, iPhone/iPod et 12 volts y compris à l'arrière font partie de l'équipement de série. Au niveau option, elle est le seul véhicule en Europe à en disposer, la Beetle propose pour CHF 640 une Radio/CD de marque Fender avec trois éclairages d'ambiance. Hauts-parleurs d'aigus à l'avant, de basse devant et derrière et un sub-woofer intégré dans le coffre le tout avec un amplificateur à 10 canaux avec étage final Class A/B délivrant la bagatelle en puissance de sortie de 400 watts. Un son pur et un régal pour écouter par exemple « la 9ème croisade » titre extrait du dernier Voulzy. Le son pénètre dans l'habitacle dans une ambiance sonore magistrale voire magique (selon l'éclairage d'ambiance choisi) au point que même une fois stationné dans mon garage je me suis vu rester assis confortablement dans mon siège à attendre la fin du morceau. Un auditorium sur quatre roues.

## ***Sous le capot***

Rien à voir avec l'ancienne génération. Tous les moteurs sont turbo-compressés avec l'injection directe. Allant du 1'200 cm<sup>3</sup> (105 CV) au 2'000 cm<sup>3</sup> (200CV) essayé ici en passant par le 1'400 de 160 CV. Une version diesel le 1.6 l. de 105 CV est aussi au catalogue et le 2.0 l. de 140 CV avec option DSG sera certainement disponible d'ici peu. Revenons à notre modèle d'essai le fameux 2.0 TSI : un quatre cylindres essence d'une cylindrée de 1'984 cm<sup>3</sup> délivrant 200 CV à 5'100 t/min pour un couple de 280 Nm entre 1'700 et 5'000 t/min. Ce twincharger associé ici uniquement à la boîte à double embrayage 6 rapports (DSG) est toujours aussi plaisant et énergique. Ce moteur possède une allonge qui permet, dans la circulation actuelle, de voir venir et d'exécuter des dépassements de dernière minute. Elle est donnée pour un 0 à 100 km/h en 7,5 s. Chiffres que nous avons d'ailleurs vérifiés empiriquement en mode Drive. Nous n'avons pas essayé en position Sport mais nul doute que l'on doit accrocher les 7,3 s. d'une Golf GTi ou Scirocco à puissances proches même si cette Beetle affiche sur la balance un poids non négligeable annoncé de 1'439 kilos soit presque 100 kilos de plus que ses cousines. Étonnamment, au volant ce poids ne se ressent pas ou en tout cas moins qu'avec une Golf GTi de 210 CV. 200 chevaux c'est bien, mais 250 CV auraient été mieux. Je n'ai pourtant jamais manqué de puissance (au contraire même) mais ce châssis est si remarquable qu'il pourrait facilement encaisser 50 CV de plus.

## ***Au volant***

Avec cette version sportive de la gamme, nous sommes loin des 30 CV, voire des 50 CV atteints par le petit flat four de 1.6 l. à la fin par la première génération européenne (1978-80). Mais il faut dire que septante ans nous en séparent déjà. Là, nous sommes bien au 21ème siècle avec tout ce que l'évolution Darwinienne rapportée à l'automobile, dont notamment l'électronique, a contribué pour faire de cette icône une voiture bien dans son époque. On retrouvera ainsi un blocage électronique de différentiel (XDS), l'ESP (inclus ABS, EDS et ASR) et pour rester dans les acronymes que l'on ne peut plus ignorer sous peine de passer pour un homme de Cro-Magnon, un GPS. Je passe vite sur le simple régulateur de vitesse car c'est devenu d'un commun et presque obligatoire, pour enfin rentrer aisément

dans cette « Käfer » et m'asseoir dans ses sièges sports, fermes et confortables, tout comme j'aime. L'étape d'après serait de monter des baquets mais c'est une autre histoire. Contact, la clé est bien située à droite...et le moteur s'ébroue avec un son plein mais banal d'un quatre en ligne twincharger. Banal de l'intérieur mais bien plus sympathique à entendre de l'extérieur. En route. Position Drive et on se laisse porter, les sens en éveil afin de s'imprégner au mieux de cette coccinelle. Première impression, c'est ferme, précis. Parallèlement, j'aime la douceur des commodos notamment celui des clignotants. La vision vers l'arrière est bonne et on ne se sent aucunement à l'étroit, bien au contraire. La visibilité des compteurs est parfaite. Avec l'option pack confort de série sur cette version, en plus de la climatisation « climatic » et du régulateur de vitesse cité précédemment, il y a un accoudoir central. J'aime moins, cela me gêne pour manier le sélecteur de vitesses. Mais comme me l'a fait remarquer très justement mon rédacteur en Chef, sur une automatique cela peut être pratique pour reposer un bras droit moins sollicité. Pour moi, rien que pour sélectionner une marche arrière cela me gêne. Notre modèle d'essai n'avait pas les palettes au volant et je les ai cherchées souvent. En effet, parfois en arrivant fort dans un virage je me suis surpris à chercher la palette de gauche. Dommage car l'option ne coûte que CHF 150. La sortie de la ville est effectuée avec facilité si ce n'est qu'il m'est impossible, depuis le cockpit, de distinguer le bout de son « museau ». Je ne suis donc pas pressé d'effectuer mon premier créneau même avec l'option « parkpilot » (associée aux capteurs de pression pour CHF 590). Alors je fonce vers mon petit terrain d'essai. J'enroule les premiers virages avec délectation tout en restant en mode D. La direction électromécanique asservie à la vitesse est précise et offre la consistance idéale, un bon rappel sans déphasage et ce quelque soit la vitesse, et surtout un bon retour d'informations. Mais comment profiter et vraiment apprécier les réglages spécifiques dont bénéficie cette version sportive équipée de pneus neige sachant qu'à l'extérieur les températures avoisinent les 20 degrés ? C'est vraiment trop bête un temps pareil en hiver ! Souvent en sous-virage là où avec de bons pneus été la voiture serait passée sans difficulté, j'ai été obligé de ralentir le rythme dans certains passages et ajuster mes distances de freinage. Je n'ai donc que très peu utilisé le mode sport qui a d'ailleurs pour effet de retarder le passage du rapport supérieur et d'aller chercher une puissance qui n'existe plus au régime max de 6'400 t/min car entre 5'100 t/min et 6'000 t/min nous avons atteint à la fois le couple et la puissance maxi. Mieux vaut-il passer le rapport supérieur et évoluer sur le couple plutôt que d'être « tendu » sur la puissance maximum. De plus, cet essai était réalisé sur route ouverte et non sur

un circuit. Dommage quand même pour ces pneus mais je sais déjà qu'avec une monte été ce doit être plus « sportif », plaisant, voire bluffant. Sur la Beetle, contrairement à la possibilité sur d'autres produits VW, la marque ne propose pas certaines options telles que le système de suspension pilotée DCC. L'amortissement est ferme (tarage des ressorts différent du reste de la gamme je pense) mais pas inconfortable et pourtant nous sommes en 19 pouces. Le travail des suspensions associé à une barre anti-roulis au diamètre certainement revue à la hausse est remarquable d'efficacité. La voiture vire presque à plat. Elle est collée à la route rivée sur sa trajectoire. Je reviens sur le son du moteur, en charge cette fois. Sans être vraiment sportif il est plaisant. Par instants, j'y ai presque entendu le son d'un flat quatre! A force d'imaginer des choses, on fini parfois par les entendre...Ou est-ce encore l'ombre de Ferdinand ? Côté consommation nous avons relevé 10.1 litres aux cent en mixte ; on descendra à 8,4 litres aux vitesses légales sur autoroute et si on souhaite arsouiller sur plusieurs cols, la moyenne grimpera à 11,4 l./100km, ce qui reste raisonnable dans de telles conditions. Avec un réservoir de 55 litres, nous aurons une autonomie d'environ 500 kilomètres.

### ***Verdict***

Pour montrer que je suis un homme moderne, finissons sur cet acronyme (d'un autre siècle lui) KDF - Kraft Durch Freude - la force par la joie. C'est ce que souhaitait Ferdinand Porsche pour sa Cox de 1938. La Force avec ce moteur nous l'avons, la Joie je l'ai eue grâce au travail et réglages remarquables effectués par les ingénieurs sur ce châssis. J'étais prêt à craquer mais, cette propension qu'a le train avant à patiner au moindre démarrage un peu franc m'a fait reculer. Alors certes, les pneus neige n'ont pas aidé, mais même en pneus été je reste persuadé que cette tendance persistera. Messieurs les ingénieurs, ne pourriez-vous pas enrayer ce « phénomène » par un limiteur de couple ou, à la limite, en la passant en « 4 motion » via le système Haldex. Je me remets à imaginer, voire à rêver, la même Chouquette mais en propulsion ! Si seulement Ferdinand pouvait... Néanmoins, cela reste une voiture très attachante, originale, que l'on ne croise pas si souvent avec quatre places, bien équipée et surtout ainsi motorisée, sportive grâce à son châssis sans faille et le tout pour moins de CHF 40'000.-. A savoir qu'il existe des versions moins onéreuses avec les moteurs cités plus haut (moins sportives), plus proche peut-être de l'esprit originel et toutes aussi

craquantes mais avec plus d'options. Versions à réserver à celles et ceux pour qui la « bête à bon dieu » se doit de rester sage. Pour les fans du grand air une version cabriolet est attendue début 2013. Un vœux : qu'il soit proche du design du speedster E-Bugster présenté à Genève en mars dernier.

### **Prix et options - Volkswagen Beetle Black/White Turbo**

**Prix de base : CHF 38'400.-**

**Système de Radio-Navigation RNS 510 : CHF 1'760.-**

(avec écran tactile, 8 haut-parleurs, disque dur 30Gb)

**Pack éclairage et visibilité : CHF 280.-**

**Système audio "Fender Sound" avec cordon adaptateur USB : CHF 640.-**

**Pack média : CHF 690.-**

**Parkpilot incl. Affichage de la pression des pneus. : CHF 590.-**

**./ Euro Bonus : CHF -3'200.-**

**Prix TOTAL : CHF 39'160.-**

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse pour le prêt de cette Beetle Black/White Turbo.

### **A lire aussi**

Essai - Volkswagen 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

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



























