

Essai - Volkswagen Amarok PanAmericana : Les Allemands cèdent du terrain aux Américains

Le premier Amarok était allemand, cette nouvelle version est fabriquée en Afrique du Sud tout comme son jumeau, le Ford Ranger. Tant les moteurs que le châssis et la transmission sont repris ; c'est uniquement par le design que l'Amarok se distingue du frangin. Vraie bête de somme, il est vendu par Volkswagen Véhicules Utilitaires car guère destiné aux conducteurs privés. Pour certains usages spécifiques, il tire son épingle du jeu.



- Moteur V6, diesel, turbo, 2'993 cm³
- 240 ch à 3'250 t/min
- 600 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 10 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 2'289 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'350 x 1'910 x 1'884
- Conso. mesurée : 10.47 l/100km
- Emissions CO₂ : 266 g/km (G)
- dès CHF 70'694.-, mod.essayé: CHF 71'378.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Pour cette deuxième génération de l'Amarok, Volkswagen ne s'est pas occupée seule de son développement. Comme pour le VW Taro, le constructeur allemand fait appel au savoir-faire d'un spécialiste du genre. En 1989, c'était avec Toyota ; fin 2022, pour ce nouveau modèle, il profite du travail effectué sur le tout dernier Ford Ranger.

Vendu en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient et en Océanie, il n'est plus destiné au continent Américain alors qu'il s'en vendait beaucoup en Argentine. En Suisse, il est distribué par les revendeurs de véhicules utilitaires avec 5 déclinaisons : une version de base sans fioritures puis les Life, Style, PanAmericana et Aventura. Les trois dernières sont les versions haut de gamme, sans que l'une ne se place au-dessus de l'autre.



A l'extérieur

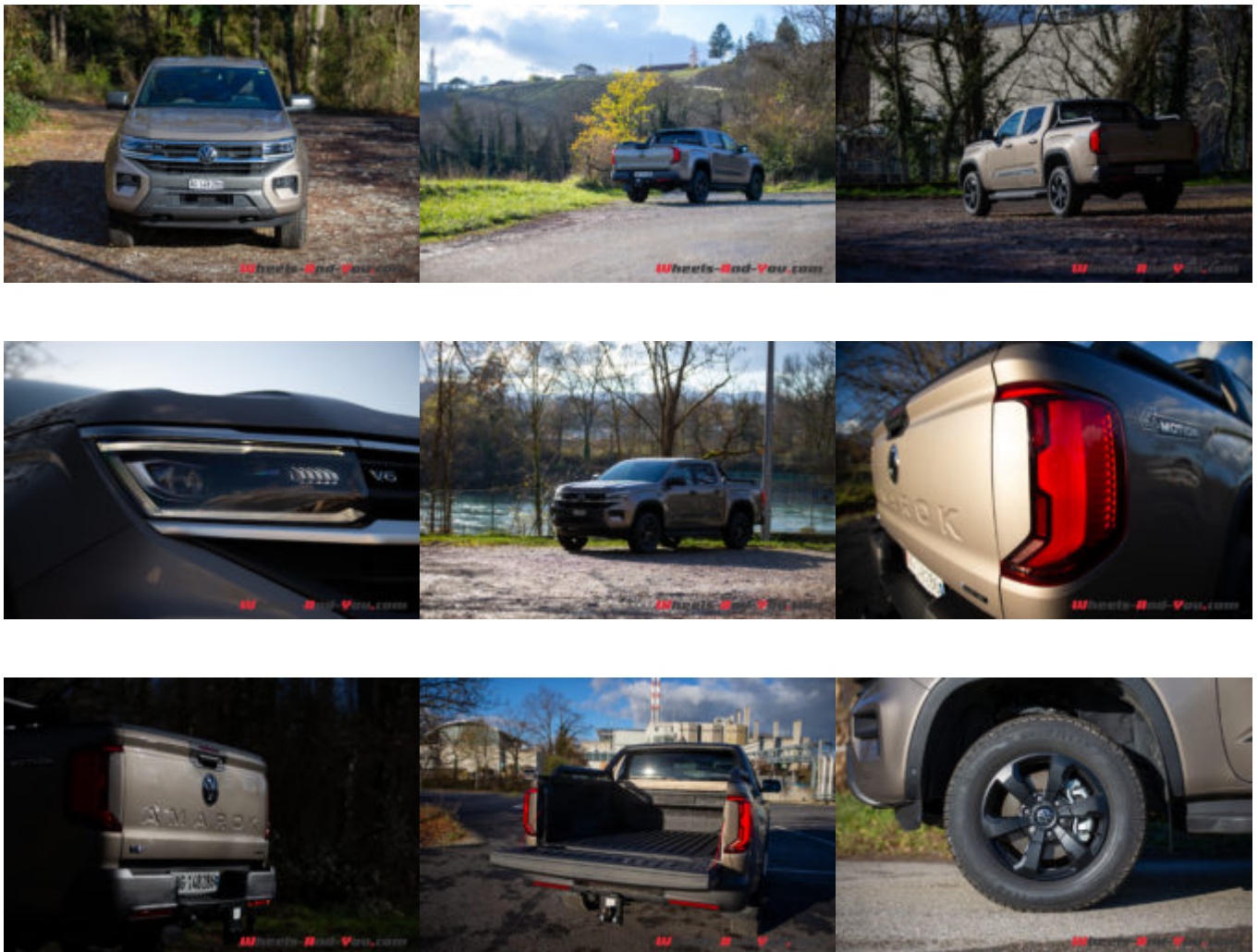
L'identité de l'Amarok deuxième du nom est soigneusement travaillée pour se distinguer de son jumeau technique. Il n'y a que la carrosserie DoubleCab (4 portes), pas de SingleCab deux places au catalogue.

Sa face avant est très haute, avec un capot presque horizontal. Quand je suis juste devant, son arrête est à mi-poitrine. La partie centrale du bouclier, non-peinte, souligne les capacités offroad tout comme les imposants marchepieds, les longues bavettes de roues arrière ou le pare-chocs arrière brut de décoffrage.

Sur la ridelle, le nom Amarok embouti dans la carrosserie fait toujours son effet, bien que ce soit presque devenu un standard avec le temps. Comme sur la version Style, la benne du PanAmericana est équipée d'un imposant arceau tubulaire en

métal. Dans le premier cas, il est chromé et sur le véhicule montré ici, il est noir mat. Tout comme l'Aventura, ce modèle d'essai protège son espace de chargement avec un traitement de surface spécifique dont l'aspect respire robustesse. Bien que la finition de notre véhicule de presse soit la plus offroad de l'offre, elle n'a pas de barres de toit.

Les jantes noires de 18" montées de pneus UltraGrip M+S annoncent d'emblée la couleur : ce sera salissant. Au configurateur, il n'est pas possible de sélectionner d'autres jantes. Ce n'est qu'en changeant de version qu'on peut en obtenir d'autres.



A l'intérieur

Le large écran tactile de 12.3" occupe bien l'espace sur la planche de bord. Placé à la verticale, il a quelques boutons physiques placés au-dessous mais la plupart des opérations se font en effleurant l'écran. Climatisation, dégivrage, infodivertissement à l'exception du volume, tout est dans les menus.

L'instrumentation de bord est aussi numérique, avec le Virtual Cockpit de Volkswagen qui affiche des animations lorsqu'on change de mode de conduite. Cependant, l'affichage plein écran de la navigation n'est pas possible, peut-être une question de compatibilité avec l'écran central.

La sellerie "Cricket" imite un cuir beige. Sur les sièges, on apprécie le détail de la grosse surpiqure qui rappelle ce cuir qu'on trouve sur l'accoudoir central ainsi que sur une partie gainée des portes, l'autre fait d'un plastique qui l'imité visuellement. C'est un peu le défaut, les parties inférieures de l'habillage sont en plastiques durs peu flatteurs, comme le centre du volant qu'on voit en permanence. En revanche, les tapis de sol en caoutchouc correspondent parfaitement à l'esprit de la finition PanAmericana.

Les deux sièges avant sont à réglages électriques mais n'ont pas de mémoire. J'ai apprécié leur ergonomie qui permet de s'y sentir à l'aise même pour un long trajet. J'imagine que si l'Amarok était mon outil de travail, je ne serais pas mécontent de m'y installer tout au long de la journée. Par contre, les trois places arrière sont plus du dépannage. Leur dossier proche de la verticale n'est pas très confortable et la place aux genoux manque.

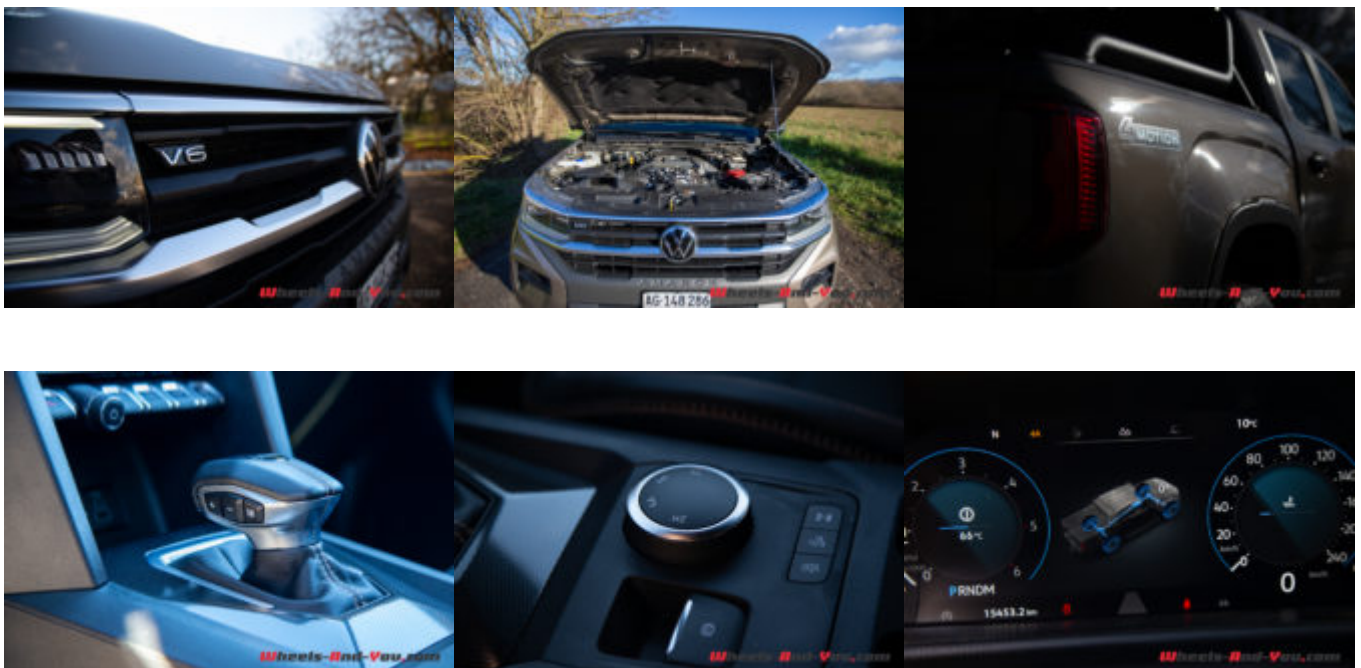


Sous le capot

Comme le suggère l'insigne sur la ridelle et la calandre, c'est un moteur V6 qui se loge sous le (très lourd) capot. Quand on y jette un œil, il n'y est pas à l'étroit.

Avec 2'993 cm³, ce moteur produit un son agréable et profond qui laisse deviner l'important couple de 600 Nm. Mais avec la boîte à 10 rapports, on n'a pas vraiment l'occasion de le faire monter en régime.

La transmission 4Motion peut rouler en 4×2, c'est d'ailleurs ainsi que le couple est distribué lorsqu'on sélectionne le mode éco en "4 roues automatique" au moyen de la molette centrale. On peut également passer sur 4H ou 4L (gamme courte) et verrouiller le différentiel arrière, ce qui devrait lui permettre d'aborder des conditions difficiles. A l'arrière, la suspension est constituée de robustes ressorts à lames qu'on voit nettement dans les passages de roue.



Au volant

C'est rare que j'aie à me servir d'un marchepied pour monter à bord d'un véhicule mais là, j'en ai profité. La garde au sol de 230 mm est généreuse et donne des angles d'attaque, de rampe et de fuite de respectivement 30°, 21° et 23°. Les capacités tout-terrain sont bonnes mais pour les repousser, il faudrait des blocages sur les différentiels central et avant, ce qu'on trouve sur le Ranger Raptor.

Un atout de l'Amarok, c'est sa charge utile de 936 kg. En limitant cette charge à 586 kg, on peut même atteler une remorque freinée d'un poids total de 3'500 kg. La désignation de véhicule utilitaire prend alors tout son sens : l'attelage démontable est installé, le mode forte charge aide le conducteur lorsque c'est

nécessaire. Grâce aux grands rétroviseurs, même avec une charge imposante, on imagine continuer sereinement sa route avec une vision satisfaisante vers l'arrière.

Son moteur V6, c'est une force tranquille. 240 chevaux mais surtout beaucoup de couple déplacent l'Amarok en égrainant un par un chaque rapport de la transmission. Rouler avec le pied lourd n'apporte rien si ce n'est une consommation démesurée. En roulant détendu, la consommation mixte affiche 10.5 l/100km. Sur l'autoroute, on peut descendre à 8.0 l/100km mais l'illusion ne dure pas. En utilisant quotidiennement la voiture au travail, la consommation monte bien plus haut.

La position de conduite est évidemment haute mais c'est la forme rectiligne du capot qui impacte le conducteur. Je discerne difficilement où se termine la voiture à l'avant droit. Serrer un trottoir dans une rue étroite demande une certaine habilité. C'est peut-être ça qui me fait me sentir pas vraiment à ma place au volant de l'Amarok. Quand on n'est ni artisan ni ouvrier, difficile de justifier son usage. De plus, sans rideau sur la ridelle, il n'y a pas de coffre, ce qui n'est pas pratique.

Même très imposant, avec ses plus de 5m de long et son attelage qui dépasse, des ailes et un capot très large, il faut souligner le travail accompli pour rendre le véhicule maniable. Grâce à une direction légère, il est facile à diriger. Les aides électroniques font également une part du travail même si j'ai entendu de nombreux bips d'alerte que je n'ai jamais pu identifier ; c'est plutôt agaçant.





Verdict

Personnellement, je trouve ce pickup un peu difficile à assumer au quotidien, avec le sentiment d'utiliser un utilitaire à des fins de loisir. Et le regardant en détails, j'identifie quelques interrogations : pourquoi ne pas avoir mis de barres de toit ? Pourquoi ne pas avoir repris l'astucieux marche pied pour monter dans la benne ? Si je devais décider des équipements de mon véhicule, j'opterais pour l'option rideau, le minimum indispensable, ou éventuellement pour le hard-top proposé au configurateur.

Pour un professionnel, l'Amarok peut être un bon support de communication comme l'est l'ID. Buzz Cargo dans son domaine. Pour certains usages spécifiques, je peux imaginer qu'il soit plus adapté qu'un Transporter. Là où il excelle, c'est pour tracter jusqu'à 3.5 tonnes et pour sortir des sentiers battus.





Prix et options - Volkswagen Amarok DoubleCab PanAmericana Winter Edition 1

Prix de base : CHF 70'694.-

Couleur extérieur Bright Beige métallisé : CHF 657.-

Auto-démontage de l'attelage de remorque : CHF 27.-

Prix TOTAL : CHF 71'378.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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



A lire aussi

Essai - Volkswagen ID. Buzz : Un bonbon géant qui donne le sourire

Essai - Volkswagen Polo GTI : La fourmi a bien grandi

Essai - Volkswagen ID.5 GTX : Un simple ID.4 coupé ?

Essai - Volkswagen Caddy California : Que penser du micro camping-car ?

Essai - Volkswagen ID.4 Pro Performance : Électrique de taille moyenne qui trompe les apparences

Essai - Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion : Du tout chemin entre break et SUV

Essai - Volkswagen Arteon Shooting Brake R : L'esthétique ne fait pas tout

Essai - Volkswagen Golf 8 R : Affûtée et civilisée

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

Essai - Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Essai - Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Essai - Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

Essai - Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

Essai - Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

Essai - Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Essai - Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Essai - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine...

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

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 Tiguan

Présentation - Volkswagen ID. 2all

Nouveauté - Volkswagen ID. Buzz

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

Nouveauté - Volkswagen ID.4

Nouveauté - Volkswagen Golf Variant

Présentation - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Arteon Shooting Brake

Avant-première - Volkswagen ID.4

Présentation - Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation - Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté - Volkswagen Golf 8

Nouveauté - Volkswagen ID.3

Nouveauté - Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation - Volkswagen ID.3

Présentation - Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté - Volkswagen Passat

Présentation - Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté - Volkswagen T-Cross

Présentation - Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Avant-première - Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première - Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen T-Roc

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

