

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

Ce break Arteon, c'est peut-être ce qu'il reste de plus proche de l'emblématique Passat. Simplement appelée R, on repense évidemment à la R36 qui portait déjà très bien cette couleur bleue. L'élégance de ses lignes effilées habille-t-elle une familiale pour gens pressés ou cache-t-elle de vraies attitudes sportives ? Autant dire tout de suite qu'elle m'a un peu laissée sur ma faim.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'984 cm³
- 320 ch de 5'350 à 6'500 t/min
- 420 Nm de 2'100 à 5'350 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'916 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'866 x 1'871 x 1'438
- Conso. mesurée : 7.98 l/100km
- Emissions CO₂ : 207 g/km (F)
- dès CHF 75'800.-, mod.essayé: CHF 91'700.-

Je m'étais intéressé à ce segment chez VW alors qu'elle s'appelait encore Passat CC, imaginez si de l'eau a coulé sous les ponts depuis. L'Arteon a évidemment évolué, s'est perfectionnée, au point de devenir un sommet de gamme un peu déroutant, qui plus est badgé R comme les modèles les plus sportifs.

Partons à la recherche d'une explication à ce modèle plutôt particulier.



A l'extérieur

La dénomination Shooting Brake, en français "break de chasse", est sans équivoque. Et d'ailleurs il ne s'agit pas d'un break pour chasser sur les autobahn, mais d'une extension jadis installée sur une voiture pour emmener un groupe de chasseurs en forêt ! Imaginez une Rolls-Royce de 1910 pour aller chasser, mais je m'égare.

La ligne de cette Arteon Shooting Brake est étirée au possible, sur presque 5 mètres. Tout est effilé, la ceinture de caisse fuit d'un bout à l'autre, le toit ne culmine qu'à 1m43 et donne cette impression de dynamisme même à l'arrêt. Les ailes sont légèrement élargies, en finesse, pas à outrance comme une Audi RS 6 Avant par exemple.

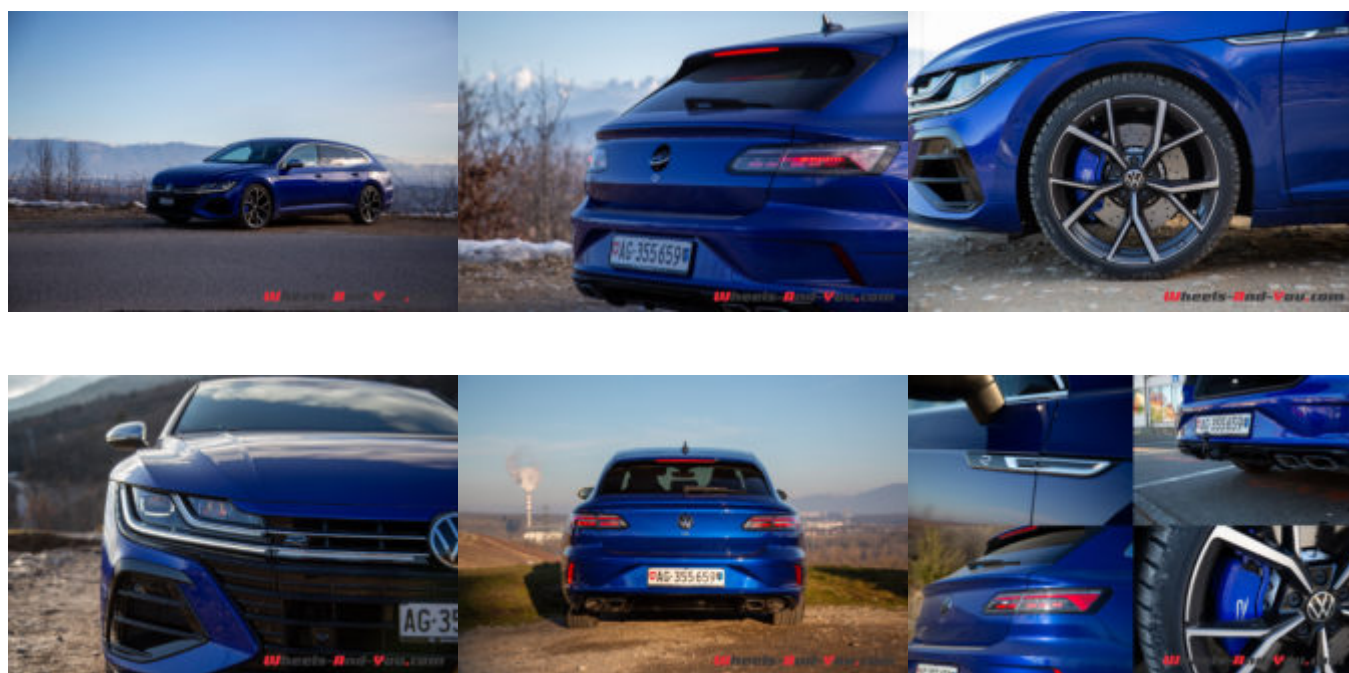
La face avant est expressive, avec des feux de jour qui lient les deux feux à LED. La grande calandre noir encadrée de deux crocs bleus est même ouverte vers la route, elle n'est séparée que par une petite lame noire. Le long capot est joliment travaillé, avec trois longues nervures sur presque toute sa longueur. Il sert un peu de casquettes aux phares, avec une pièce rapportée couleur carrosserie au-dessus de l'insigne, la seule qui est bleue au centre du pare-chocs.

Les côtés sont plutôt simples, avec un insigne R un peu à la façon d'une sortie d'air. Les surfaces vitrées semblent d'un tenant, il n'y a pas d'encadrement de

fenêtre et les piliers B et C sont invisibles. Il y a quand même un relief au bas des portes, mais cela reste discret. Tandis que le toit est bas, les fenêtres ne sont pas écrasées pour autant, cela se ressent à l'intérieur. Enfin, la custode arrière est réduite par un pilier D imposant, donnant l'illusion d'un coffre réduit lui aussi.

L'arrière est à l'avenant, les 4 sorties d'échappement n'y sont pas étrangères. Les optiques sont évidemment effilées, avec un élégant becquet sur le hayon. Un large diffuseur relie les échappements et permet malgré tout d'avoir l'attelage amovible électriquement.

Globalement, cette Arteon Shooting Brake R a une allure sportive et élégante, heureusement le bleu tranche avec la discrétion qu'on prête trop souvent à une berline allemande.



A l'intérieur

Quatre personnes peuvent confortablement prendre place et contrairement à ce qu'on peut imaginer, le coffre est long et profond pour un gros volume. Une cinquième personne pourrait s'ajouter, mais sans le confort des places creusées pour être plus accueillantes. Il y a deux prises USB-C, des sièges chauffants et une climatisation bizona à contrôler directement sur la console centrale.

Dans l'alcôve du conducteur, il y a des écrans et du tactile à foison. La voiture est équipée du virtual cockpit et de l'affichage tête haute, mais il y a aussi l'écran central tactile, une surface tactile qui contrôle la température, l'ensemble des

boutons du volant est aussi d'un genre de tactile. Dans la nouvelle Golf c'est poussé encore plus loin, mais je regrette déjà les boutons classiques sur le volant.

La partie centrale reste très classique, avec le levier de vitesse conventionnel au milieu et quelques boutons autour. Sous le bloc de commande de ventilation, le constructeur a installé un emplacement de charge à induction pour smartphone. Lequel n'a jamais voulu fonctionner avec mon appareil pourtant compatible et j'avais déjà observé cela dans d'autres modèles.

La sellerie intégralement en cuir intègre quelques pièces de couleur bleu, mais aussi des surpiques et une broderie R sur le dossier des sièges. À l'avant, les deux fauteuils sont à réglage électrique appelé ergoComfort avec une fonction massante pour le conducteur. Des inserts au look de carbone clair donnent une touche de sportivité, conjointement avec des pièces de similicuir avec le même motif.

L'énorme toit ouvrant en verre apporte de la lumière dans cet habitacle de bonne facture mais sans vrai relief.



Sous le capot

Cette Arteon repose sur la plateforme MQB de première génération datant de 2012. Elle a depuis évolué en une seconde génération (incluant 4 sous-déclinaison) et une formule Evo. Alors qu'on est en présence d'une grande berline, elle ne partage pas la structure de la Audi A6 par exemple.

Le moteur installé est un quatre cylindres en ligne TSI de 2 litres. Avec la suralimentation, il développe 320 ch et 420 Nm au travers d'une boîte DSG 7 vitesses qui entraîne les quatre roues avec le système 4Motion. L'Arteon Shooting Brake R est aussi équipée de l'ensemble des aides à la conduite, incluant le Travel Assist, ce qui s'approche le plus d'une conduite autonome avec un maintien de voie, le contrôle de distance, la lecture des panneaux, etc.



Au volant

Cette longue voiture semble à première vue taillée pour l'autoroute. Avec un espace généreux pour tous les occupants, un moteur coupleux pour se laisser confortablement porter sur longue distance. On pourrait croire que c'est l'environnement propice au Travel Assist, pas trop de signalisation et de larges voies de circulation, seulement non. Le système lit passablement de panneaux qui n'ont rien à voir. Elle a plusieurs fois appliqué les freins sur un panneau 50 d'une bretelle de sortie alors que j'étais à 120 km/h. Une expérience désagréable !

Je suis en général bon client des boîtes automatiques et DSG en particulier, pour autant qu'elles soient réactives. Sur cette Arteon, j'ai un peu été déçu car au démarrage la voiture ne part pas. En mettant des gaz, le régime monte et il y a de la latence avant qu'il y ait du mouvement. Idem lors d'une reprise sur D, ou d'une action sur une palette, on sent la boîte réfléchir avant de tomber deux vitesses. En sélectionnant le mode "S" cette impression s'estompe sans disparaître totalement.

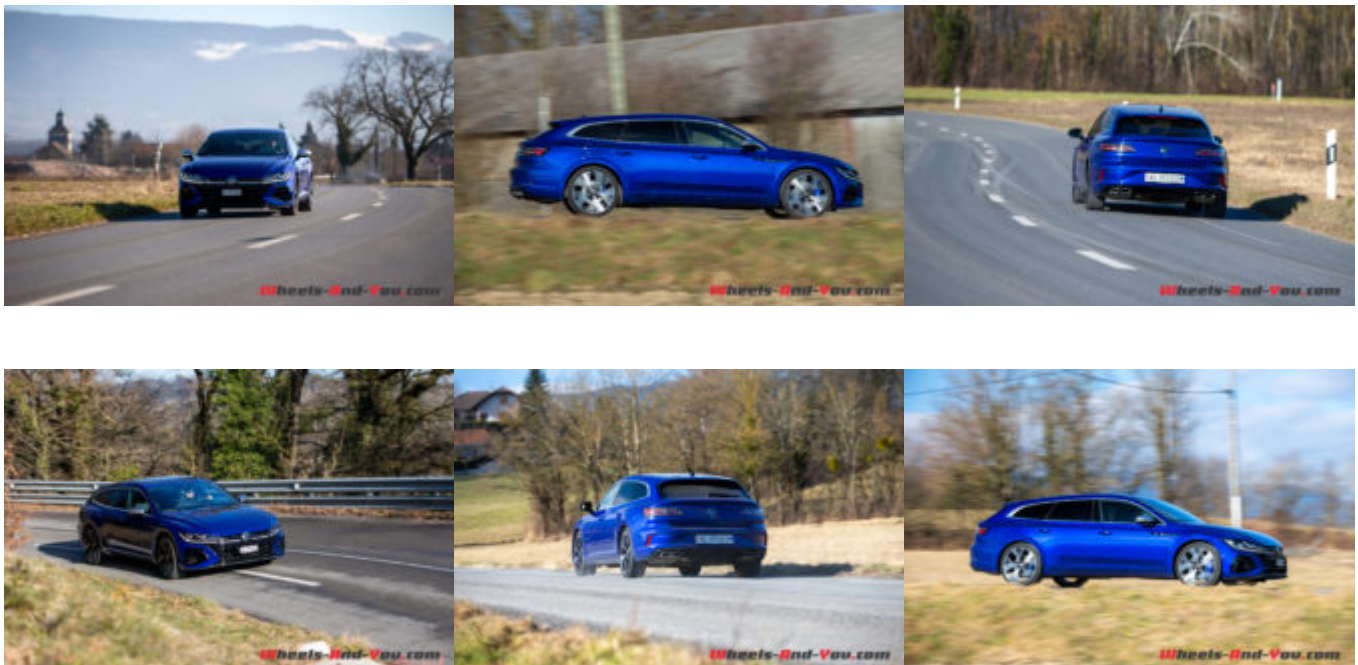
Pour une Volkswagen avec le badge R, notre Arteon a une tenue de route conforme à la réputation. L'amortissement est ferme et contrôle bien les mouvements de caisse. Elle semble ne pas prendre de roulis et devient progressivement sous-vireuse à mesure que la vitesse augmente. La direction est précise tout en étant très assistée. Les modes de conduite peuvent apporter plus de rigidité au volant.

Le moteur de 320 chevaux est vigoureux, il permet une conduite quotidienne

confortable et d'élever le rythme quand l'opportunité se présente. L'accélération est efficace mais ne distille que peu de sensations dans l'habitacle. Idem pour les reprises qui rivalisent avec des autos du même acabit, toujours filtrées par l'habitacle cosu. Les sons d'échappement sont filtrés, mais tout de même présent pour ne pas complètement dénaturer le R sur la calandre et le hayon. Le très typique "DSG-Brap" est heureusement de la partie, tel une signature pour ces modèles sportifs du groupe VW.

Installé à bord, la ligne basse de la Arteon ne se traduit heureusement pas par un manque de visibilité. Pour un trajet urbain, l'arrière proéminent n'est pas handicapant grâce aux larges rétroviseurs et un porte-à-faux limité. Au moment de se stationner, les caméras à 360° aideront à placer les 4m86 de la voiture avec précision.

La consommation NEDC revendiquée par le constructeur est officiellement de 9.6 l/100km, mais j'ai eu la bonne surprise de calculer des consommations inférieures à 8 litres, pas que sur des trajets extra-urbain, mais avec un usage mixte et raisonnable. Avec le pied lourd, le 4 cylindres se montrera cependant rapidement gourmand, avec des moyennes qui dépassent les 10 litres.

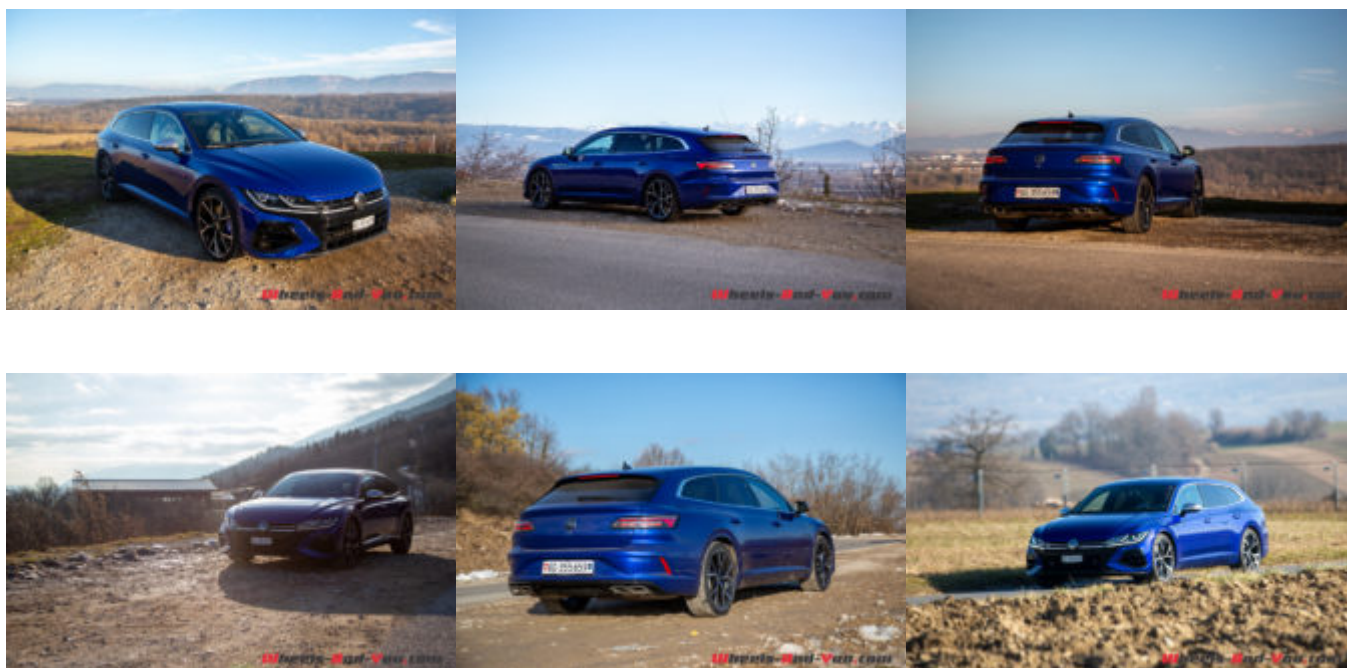




Verdict

Cette Volkswagen Arteon Shooting Brake R capitalise sur une ligne époustouflante, une couleur dédiée et un bruit signature. Elle est capable d'accueillir quatre passagers, leurs valises dans un coffre généreux et de les emmener à 800 km en un plein. Cette voiture a des capacités dynamiques digne de son R, mais le revers de la médaille est une rigidité de caisse qui réduit le confort sur longue distance. À ça s'ajoute une boîte DSG un peu dépassée qui souffre de lenteur et le Travel Assist qui a des réactions un peu bipolaires.

L'Arteon est un modèle homogène, mais en finition R, je m'interroge sur son utilisation. Comme voiture pour arpenter les autoroutes, une autre version s'y prêterait plus. Quant à la vocation sportive du modèle, elle est quand même discutable avec 4m86 et près de 2 tonnes.



Prix et options - Volkswagen Arteon Shooting Brake R

Prix de base : CHF 75'800.-

Peinture métallisée “Lapiz Blue” : CHF 1’030.-

Dispositif de remorquage escamotable électriquement : CHF 990.-

Toit coulissant électrique : CHF 1’260.-

Système Navi “Discover Pro” : CHF 1’960.-

Soundsystem “Harman Kardon” : CHF 1’420.-

Jantes alu “Estoril” 20” : CHF 1’400.-

Aera View : CHF 490.-

Annulation Vmax : CHF 1’550.-

IQ.LIGHT phares LED : CHF 1’480.-

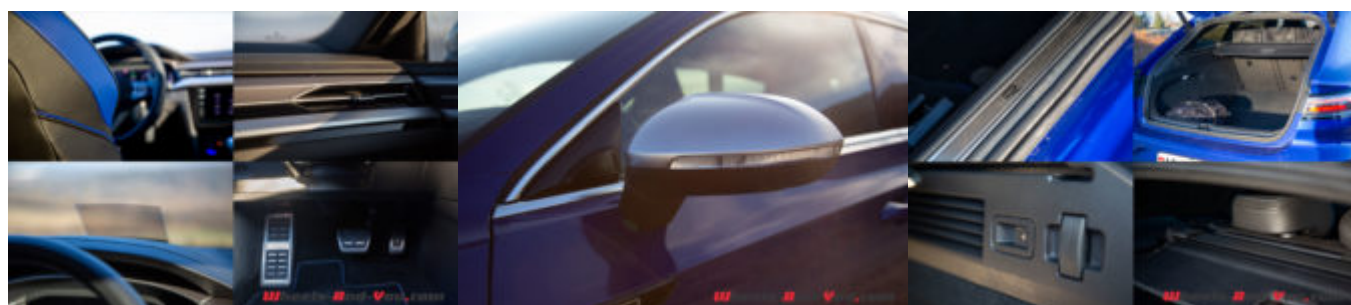
Sièges ergoComfort : CHF 1’340.-

Paquet acoustique : CHF 620.-

Head-up Display : CHF 610.-

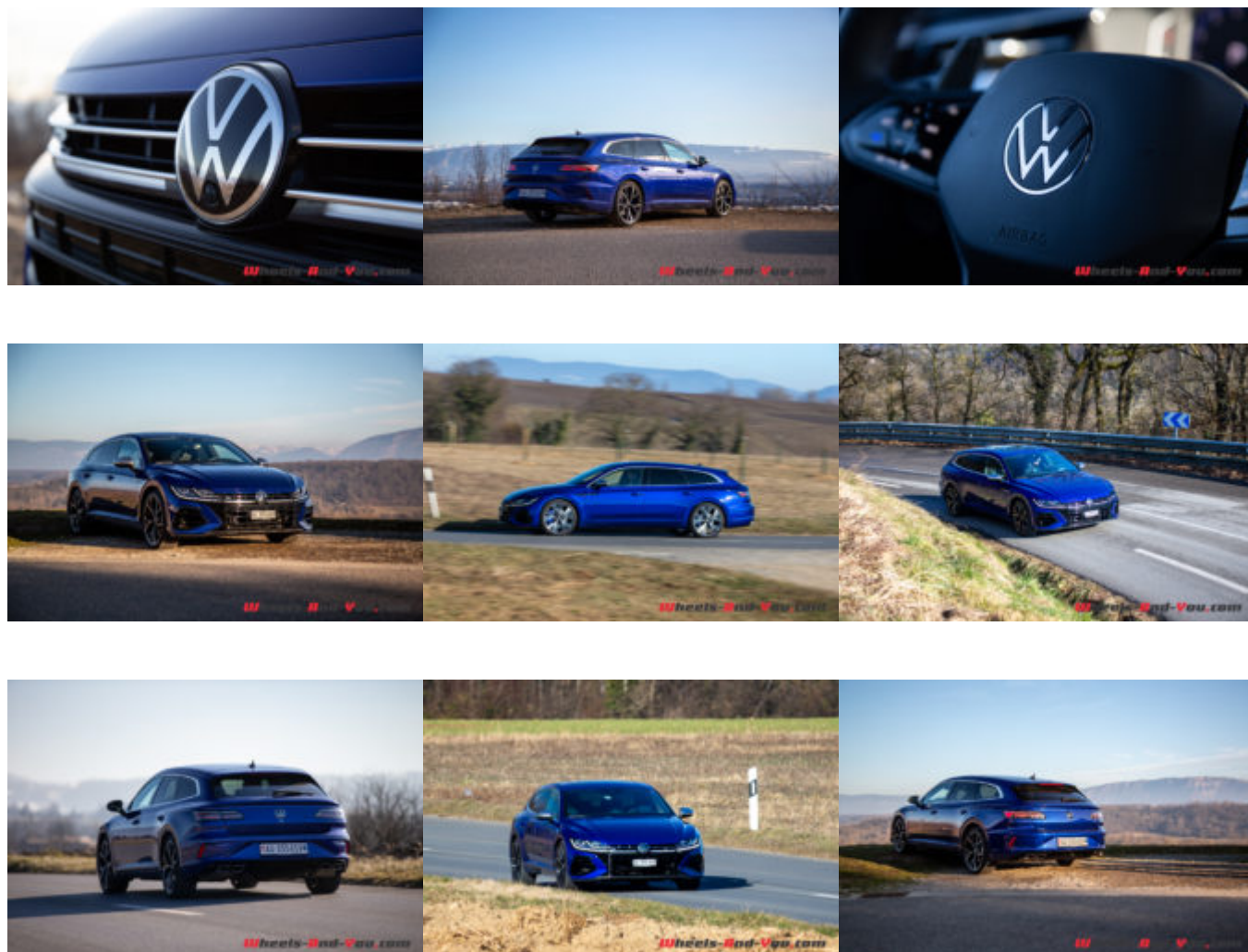
Equipement cuir “Nappa” : CHF 1’750.-

Prix TOTAL : CHF 91’700.-



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Arteon Shooting Brake R, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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

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



