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

Le marché du van aménagé est dynamique, de nombreuses marques se sont lancées. Volkswagen, le pionnier du secteur, a décidé d'amener un troisième modèle à sa gamme d'habitables appelée California. Après l'avoir gonflé en Grand California, ils ont imaginé le modèle d'accès : le Caddy California. Moins encombrant et moins cher, mais moins perfectionné. Est-il un choix raisonnable pour un premier achat ?

- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'968 cm^3
- 122 ch de 2'750 à 4'250 t/min
- 320 Nm de 1'600 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 186 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.4 sec.
- Poids : 1'774 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'853 x 1'855 x 1'832
- Conso. mesurée : 6.7 l/100km
- Emissions CO_2 : 137 g/km (B)
- dès CHF 31'640.-, mod.essayé: CHF 52'832.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Il y a quelques jours, je tenais une théorie à un autre rédacteur sur la forme “SUV coupé” qui occupait inutilement de l’espace au sol pour un coffre amputé d’un certain volume juste pour le style. Alors lorsqu’un VW Caddy est proposé à l’essai, c’est un peu justifié qu’on me l’attribue. C’est l’inverse du coupé, sur un espace au sol défini l’espace est maximisé. En plus il s’appelle California et moi j’adore ça.

Une version compacte et plus accessible du leader du marché, je me dois de disséquer cela. Est-ce que tout y est ? Quelles concessions ont été faites ? La réponse dans ce qui suit.

A l’extérieur

La forme d’un Caddy est loin d’être séduisante : un avant qui rappelle un voiture de tourisme et au-delà du montant A : un cube offrant un large volume. L’inconvénient de ce cube, c’est qu’il est l’antagonisme d’une ligne harmonieuse. L’exact opposé de l’Arteon Shooting Brake essayée plus tôt cette année.

Les designers n’ont pas baissé les bras pour autant, on trouve ça et là des détails et éléments que je qualifie de jolis. La calandre par exemple, avec ce cache noir entre les deux phares, ces sept aérations et enfin cette grille à mailles relativement fine en bas du bouclier. C’est moderne, soigné et met en valeur les feux à LED optionnels.

La ceinture de caisse est aussi soignée, un décrochement vient souligner les deux poignées de porte en enfilade dues aux portes latérales coulissantes. J’aime aussi la porte arrière, avec sa large vitre noire qui prolonge les phares et contraste

parfaitement avec la carrosserie gris métallisé.

Vu de face, j'avoue qu'il est étrange ce Caddy, son pare-brise s'arrête assez bas puis un large bandeau de toit fait ensuite place au toit panoramique de 1.4m^2 de surface. On dirait ces utilitaires auxquels on a ajouté de la hauteur après coup. En plus nous avons la version normale et non le châssis allongé baptisé Maxi, ce qui fait que les proportions, notamment de profil, sont étranges. La porte coulissante est très étroite mais n'entrave pas la montée à bord.

A l'intérieur

La planche de bord reprend dans les grandes lignes la forme de celle de la Golf 8 et intègre le virtual cockpit et l'écran de navigation Discover Pro. Maintenant, deux blocs de boutons tactiles servent de raccourcis vers les fonctions comme la climatisation, le désembuage, l'aide au stationnement. Un à gauche du volant, l'autre au centre sous l'écran.

Alors qu'un T6.1 California soigne un minimum les apparences dans une caisse d'utilitaire, le Caddy est tout simplement identique à la version tôlée et rustique qui se rend sur un chantier. Il y a du plastique dur et austère de partout, il n'y a qu'un insert textile dans le contre-porte et uniquement à l'avant. Seule une baguette décorative brillante se trouve dans le catalogue des options et n'équipe pas ce véhicule. Cette planche de bord a cependant de nombreux rangements sur le dessus, pratique pour tous les bidules qui nous accompagnent en voyage et on

compte deux USB-C, deux prises 12V et un chargeur à induction.

L’intérieur du Caddy baigne dans la lumière, notamment avec le toit panoramique vitré. Mais ce dernier n’a pas de store pare-soleil, la température monte rapidement. Pour cacher toutes ces surfaces vitrées lorsqu’on souhaite dormir, il faut mettre en place les six obturateurs en tissu. Ils ont tous des aimants cousus dans les ourlets pour les placer facilement. Celui du toit a trois baguettes transversales à ressort pour le maintenir en place. C’est efficace, mais l’installation est plus fastidieuse que des stores intégrés.

Dans le coffre, une bonne partie de la place est occupée par le lit en trois parties. En dessous, le bloc tiroirs/cuisine de la finition Spirit occupe un tiers de l’espace, le reste par les chaises et la table dans une housse. Là aussi, on regrette le T6.1 avec ces objets intégrés aux portes. Devant les custodes du coffre sont installés deux sacs en cuir qui peuvent être emportés si nécessaire, c’est le seul rangement supplémentaire par rapport à un Caddy.

Avec tout ça, une tente d’extension qui se reprend sur le hayon existe. Elle est même gonflable pour l’installer rapidement, mais c’est encore quelque chose qui occupe de la place dans le coffre. Finalement, pour partir en vacances, un coffre de toit ou une remorque semblent nécessaires.

Pour passer en mode nuit, le déploiement du lit demande quelques prérequis. Vider les places arrière pour rabattre les dossiers, avancer les sièges avant au maximum et, avec la vis, avancer leur dossier au maximum également. Au pied des passagers, c’est le seul rangement qu’il reste à disposition pour la nuit. Ensuite le déploiement du lit demande de le soulever et tirer vers l’avant, déplier le pied de support de chaque côté et l’insérer dans l’emplacement un peu disgracieux du montant B. Ceci est faisable seul.

Le lit reprend le système de sommier à ressorts carrés du T6.1, un bon point car il est très confortable. En revanche, le matelas n’est pas d’un seul tenant mais en deux parties, la pose d’un drap non spécifique est plus compliquée.

Sous le capot

Le moteur 2 litres diesel est une valeur sûre du groupe Volkswagen. Pas très puissant avec ses 122 chevaux, c’est le couple de 320 Nm qui est particulièrement intéressant. Il est là couplé à la boite DSG 7 rapports, confortable à utiliser avec un mode roue libre qui s’est amélioré au fil des années. Le réservoir fait 50 litres, de quoi atteindre une autonomie de presque 1’000 km !

Cette génération de Caddy est la première sur plateforme transversale modulaire MQB. Grâce à celle-ci, le comportement du Caddy devrait davantage ressembler à celui d’une voiture de tourisme qu’à celui d’un utilitaire. C’est la suite de l’essai qui entrera plus dans les détails.

Le partage de nombreux éléments permet évidemment d’apporter des équipements déjà plus répandus sur d’autres modèles. C’est le cas du Travel Assist, régulateur actif de vitesse qui fonctionne jusqu’à l’arrêt et épargne ce moment pénible de circulation en accordéon. Le Caddy en est équipé pour la

première fois dans cette génération.

Au volant

Modèle hybride entre une voiture de tourisme et un utilitaire, il me fait hésiter sur la position de conduite adopter. Face à cet environnement semblable à une Golf, j'essaye d'abord de placer le siège assez bas et de le reculer. Une fois le volant réglable bien positionné, je prends la route. Le petit sélecteur de vitesse est celui que j'avais dans la Leon eTSI (très bon souvenir !) et ce sont les mêmes sensations que je retrouve au volant.

Tout en souplesse, la direction est douce, l'amortissement correct. Si je fais abstraction du volume qui se trouve derrière moi et le comportement du moteur diesel, je pourrais me croire de retour à bord de la Seat. C'est plutôt un compliment d'ailleurs, car le Caddy peut aussi être commandé dans une version tôlée pour un usage professionnel. Dans ce cas, le confort d'utilisation est un bon point.

J'ai évoqué le comportement moteur, car ce véhicule d'essai embarque le 2 litres TDI largement éprouvé. Avec seulement 122 ch, il est à mon sens un peu poussif. Bien qu'il soit coupleux, il manque d'allonge et je n'ose imaginer tirer une, même petite, remorque. Dans notre configuration, l'attelage sera plutôt destiné à un porte-vélo plutôt qu'à un bateau. A vitesse stabilisée, ce manque de puissance se fait heureusement oublier et on circule tranquillement sur le rapport le plus élevé que la boite DSG engage très vite.

Avec de fortes chaleurs en plaine et ce micro camping-car à disposition, je m'exile évidemment sur les hauteurs ! Ce qui annonce logiquement des routes de montagne à arpenter pour arriver à destination. C'est surtout en descente que le Caddy California me surprend : même avec des vitesses d'entrée en courbe élevée, le sous-virage est maîtrisé et la monte pneumatique ne crisse pratiquement pas. Avec 1m83 de haut, le centre de gravité n'est pas

excessivement élevé, ce qui aide à contenir le roulis dans des proportions tout à fait raisonnables pour un véhicule de ce type. On est bien installé dans les sièges avant, un peu moins à l'arrière où la banquette n'a que peu de relief.

Il y a quelques paragraphes, j'indiquais m'être installé bas et très en arrière au poste de conduite. Or ceci ne me semble possible qu'avec un enfant assis derrière. Pour un adulte, l'espace n'est pas suffisant et il faut alors monter et avancer le siège conducteur. Juché un peu plus haut, la comparaison avec la Leon s'estompe. Je parlerai plutôt d'un Touran mais les qualités dynamiques décrites ci-dessus restent les mêmes.

Verdict

Très honnêtement, je ne comprends pas l'investissement de Volkswagen dans ce segment du micro camping-car. On en est rendu à une taille de voiture si compacte que le compromis entre usage quotidien et usage camping est trop difficile à consentir. Avec le lit, la kitchenette, les chaises et la table dans le

coffre, le volume de chargement pourrait être qualifié de ridicule. Soulever son sac de course à plus d'1m20 du sol me paraît absurde.

Et lorsqu'on part vraiment en camping, les vélos sur le porte-vélo, où vont les bagages ? Un coffre de toit pourrait s'avérer judicieux mais obstrue le toit panoramique. Où va la glacière 12V, ne serait-ce que pour deux personnes ? Sur les sièges arrière veut dire lui trouver une nouvelle place une fois en configuration nuit. Pour un véhicule facturé CHF 52'000.- tel que présenté, je m'attendais à me poser moins de questions. Il y a des vans aménagés qui font plus de 2m20 de haut dans cette gamme de prix, et ils ont une salle d'eau à l'intérieur.

Le VW Caddy offre de vrais atouts, notamment dans son comportement dynamique. Avec un moteur plus pêchu que le 122 ch, on doit avoir quelque chose de très bien, qui occupe une place réduite au sol par rapport au volume de chargement disponible. Quant à la finition California, je la garderais pour l'incontournable T6.1 (ou le T7, s'il daigne montrer son nez) et le royal Grand California.

<u>Prix et options – Volkswagen Caddy California Spirit</u>

Prix de base : CHF 37'040.-

Teinte Argent reflex métallisé : CHF 711.-

Jantes alu "Colombo" 17" : CHF 1'594.-

Navi “Discover Pro” : CHF 2’612.-

Pack Aide à la conduite “Travel Assist” : CHF 2’548.-

Climatisation “Air Care Climatronic” : CHF 404.-

Chauffage supplémentaire de l’eau à télécommande et avec minuterie : CHF 1’546.-

Système de contrôle de la pression des pneus : CHF 60.-

Dispositif de remorquage avec boule amovible : CHF 970.-

Pack Projecteurs à LED : CHF 1’293.-

Paquet d’hiver : CHF 491.-

Prot. du seuil de charge. noir : CHF 189.-

Aide à la fermeture pour le hayon : CHF 173.-

Porte coulissante à gauche dans le compartiment passagers/de charge avec aide à la fermeture : CHF 173.-

Porte coulissante à droite dans le compartiment passagers/de charge avec aide à la fermeture : CHF 173.-

2 prises de 12 volts, une dans la zone de chargement, une dans le tableau de bord : CHF 76.-

Alarme antivol avec surveillance habitacle : CHF 410.-

Verrouillage centralisé avec système de Keyless Access/Advanced, avec SAFELOCK : CHF 464.-

Assitant de feux de route “Light Assist” : CHF 184.-

Caméra de recul “Rear View” : CHF 324.-

4 Tapis de sol textiles : CHF 103.-

Prise de courant 230V : CHF 205.-

Toit panoramique fixe (avec 2 poignées de toit dans la cabine) : CHF 1’072.-

Bac à ordures : CHF 17.-

<u>Prix TOTAL : CHF 52’832.-</u>

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

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

A lire aussi

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 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 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