

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

Les Golf huitième génération se déclinent en mode sportives avec les GTI et R, en mode écolo avec la GTE et aujourd'hui en mode baroudeuse avec l'Alltrack. Dotée d'une transmission 4Motion et rehaussée de 15 mm, cette Golf Variant se la joue exploratrice de service si vous ne souhaitez pas passer au Tiguan ou autre SUV.



- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'984 cm³
- 200 ch
- 400 Nm de 1'750 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 229 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.1 sec.
- Poids : 1'609 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'639 x 1'795 x 1'510
- Conso. mesurée : 6.1 l/100km
- Emissions CO₂ : 168 g/km (D)
- dès CHF 46'200.-, mod.essayé: CHF 58'530.-

Je me rappelle encore de la deuxième génération de Golf et de sa définition Country portant tous les appareils d'une baroudeuse. Elle ressuscite, d'une certaine manière, mais uniquement en version break, appelée Variant chez Volkswagen. Voyons comment elle se situe face aux SUV et autres crossover. Serait-elle le bon compromis ou serait-ce un énième produit de niche ?



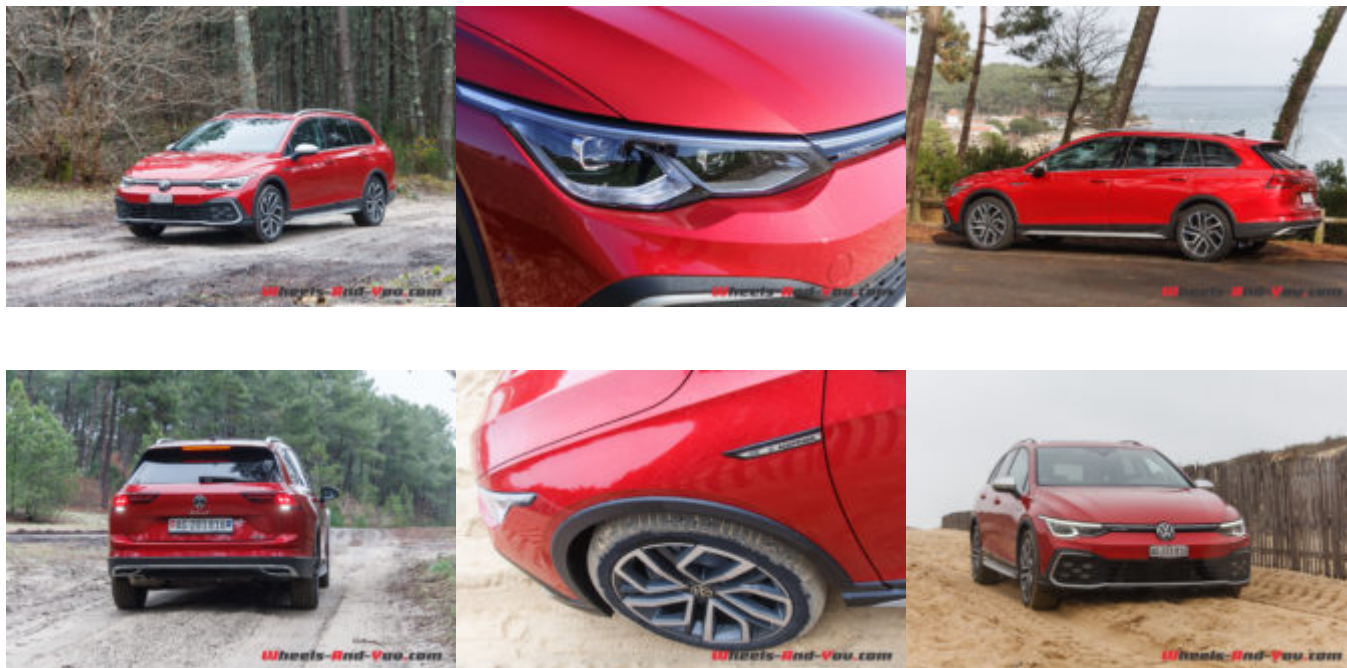
A l'extérieur

« Blouge » ! Eh oui je l'aurais aimé en bleu mais elle est rouge. Enfin un rouge métal qui lui va très bien au demeurant. Cette Golf Variant Alltrack n'est pas qu'un simple break rehaussé de 15 mm. En effet, haute de 1m51 avec un empattement plus long de 7cm par rapport à une simple Golf, elle offre un aspect robuste grâce à des bas de caisse, jupe et passages de roues élargis en plastiques noir mat. Elle a le look d'une vraie baroudeuse créée pour affronter les grands espaces. C'est du solide et les « appendices » qui le suggèrent respirent la qualité, même si les plastiques noirs restent difficilement propres.

Elle se la joue même chic, avec ses rétroviseurs et ses barres de toit teintées de gris mat et argenté. Ce traitement que l'on retrouve également en bas de la caisse et sur la face avant pour surligner et entourer les modernes antibrouillards à LED en forme de X. Il y a aussi ses baguettes chromées en bas des fenêtres latérales marquant la ligne de caisse.

Pourtant pas si large que cela, elle en impose visuellement, c'est un joli break fort de ses 4,63 m de long. L'avant est très Golf 8 avec ce bandeau lumineux à LED qui rejoint les phares. L'arrière, bien que profilé grâce à un becquet et dynamique avec deux fausses sorties d'échappement chromées, n'a rien de révolutionnaire. Elle est dans la mouvance stylistique d'aujourd'hui et se fond bien dans le paysage routier actuel. Les jantes « Mount Vernon » en 18 pouces sont élégantes avec un design qui encore une fois inspire la solidité. On ne se retournera pas

forcément sur son passage mais elle ne laisse pas indifférent.



A l'intérieur

Pas moyen de se tromper, on est bien à bord d'une Golf. Un volant multifonctions gainé de cuir avec un petit rappel « Alltrack » écrit sur le bas de la branche centrale, des sièges très fermes, mais confortables sur les longs trajets, habillés du tissu «7-Summits» qui semble résistant. Je n'aime pas trop la texture des côtés des assises dans cette matière à mi-chemin entre un alcantara et un velours, mais c'est avant tout une question de goût.

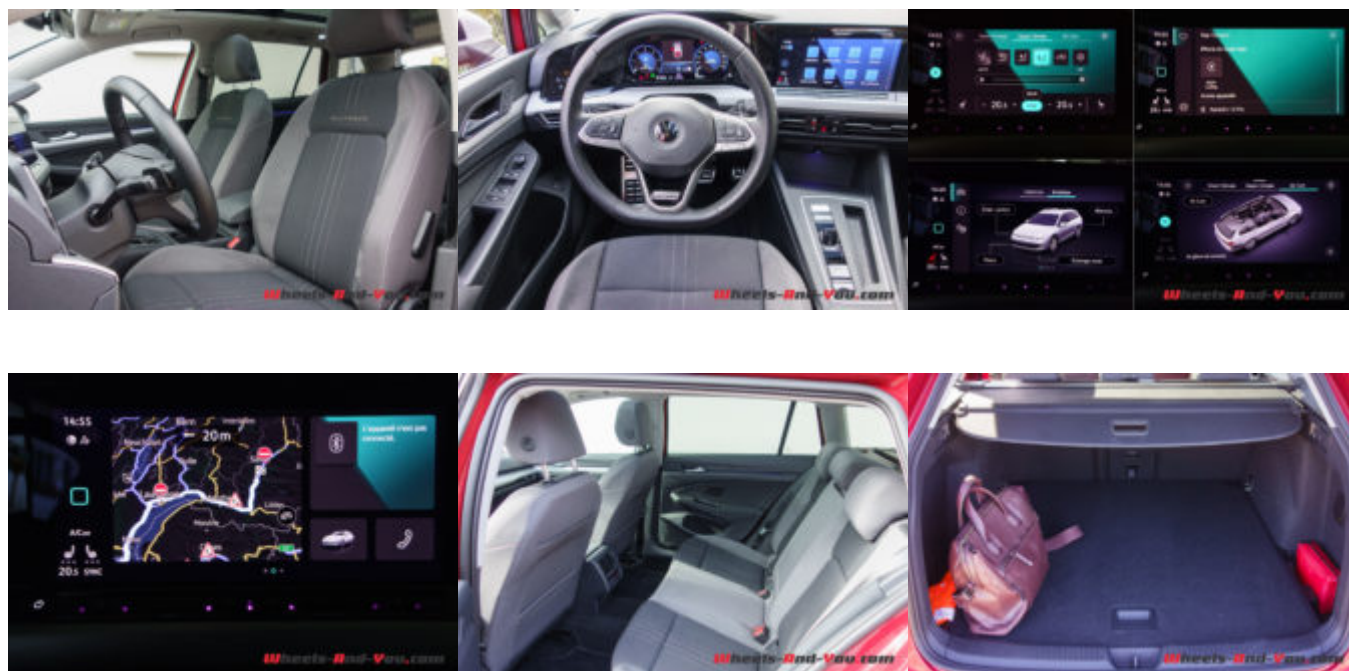
Les sièges sont estampillés du logo « Alltrack ». Les pédales sont en acier inoxydable et de jolis inserts en alu brossé « Nature Cross Brushed » égayent le bas du tableau de bord. Je trouve plein de rangements, de quoi poser mon gobelet et charger mon téléphone. Les connectiques ne sont pas en reste et, en option, une prise 230V est disponible, logée à droite dans le coffre.

Un généreux toit en verre et ouvrant illumine cet intérieur. Les places arrière sont spacieuses et la climatisation est réglable distinctement de l'avant. Les sièges arrière sont même chauffants, grâce au pack Hiver Plus qui équipe notre auto.

A l'avant le Digital Cockpit Pro de 10 pouces forme le « Cockpit Innovision ». Il offre une lecture facile des cartes routières que fournit le système de navigation « Discover Media » et de toutes les autres informations disponibles. Elles sont

d'ailleurs nombreuses, permettant de configurer sa voiture à volonté. On peut entre autres, choisir son ambiance colorée parmi trente couleurs. Je choisis de ne pas me coordonner au rouge de l'extérieur et de prendre uniformément du bleu. Je vous l'ai dit j'aime le bleu... Alors des LED, bleu justement, soulignent le tableau de bord et les portières, apportant ainsi une touche apaisante en roulage de nuit.

Côté pratique, l'ouverture du hayon est assistée par un moteur et heureusement car il a l'air lourd. Un profond et volumineux coffre propose un volume de 611 litres et jusqu'à 1'642 litres une fois les sièges arrière rabattus, de quoi loger bagages ou planches de surf. L'excellent système audio « Harman/Kardon » vous garantit une écoute de vos morceaux préférés. Tout est fait pour partir à l'aventure confortablement.



Sous le capot

Sous le capot de cette Alltrack se trouve un moteur diesel. Il s'agit du 2.0 TDI de 200 ch associés à l'excellente transmission à double embrayage DSG à sept rapports qui transmet toute la puissance, et les 400 Nm de couple, aux quatre roues et cela de série. Il existe aussi une version essence (2.0 TSI) de 190 ch.

Notre modèle d'essai possède, en option, un attelage rétractable et peut ainsi tracter des remorques jusqu'à 2 tonnes (1'700 kg pour la version 2.0 TSI). Niveau consommation, avec une moyenne à 6.1 l/100km, il est économique ce 2.0 TDI,

tout en offrant à cette Alltrack de bonnes performances avec un 0 à 100 km/h en 7.1 secondes et une vitesse de pointe de 229 km/h.

Toutefois c'est surtout en termes de reprise que l'agrément de cette motorisation se fait sentir. Les accélérations sont franches et le moulin prend ses tours jusqu'à 4'600t/min, vous propulsant à des vitesses répréhensibles très rapidement. Ce moteur est dans sa catégorie l'un des plus propres au monde et cela grâce à la technologie « Twindosing » où les oxydes d'azote sont transformés en hydrogène et en azote inoffensif.



Au volant

On est bien installé dans cette Golf Variant Alltrack, la position de conduite légèrement plus haute que dans un break sans pour autant offrir la vision d'un SUV, les commandes qui tombent idéalement sous la main, l'espace intérieur et la luminosité invite au long voyage.

Une impulsion sur le poussoir Stop/Start et le 2 litres diesel se fait entendre mais sans les vibrations caractéristiques de ces moteurs. Bien encapsulé une fois lancé et à vitesse stable, il sait se faire oublier. Avec une consommation de chameau annoncée, il invite à partir. J'ai une envie soudaine de prendre mon surf et d'aller voir l'océan. A quoi bon vivre si on ne réalise pas ses envies. Plein fait, l'Alltrack est chargé sans prise de tête pour tout loger grâce à une hauteur de chargement au niveau du pare-chocs. En route via l'autoroute pour sentir les embruns.

Le confort à bord est remarquable. Pour une fois, une motorisation diesel qui ne me choque pas et en accord avec l'utilisation de ce break. Avec la conduite assistée, ACC enclenché jumelé à la DCC (régulation adaptative) et des « Lane Assist et Front Assist », je n'ai qu'à écouter les Beach Boys en rêvant au spot idéal. Biarritz ou Lacanau... Peu importe, du moment que la vague me porte. Ces aides actives du « Travel Assist » gèrent tout, y compris la lecture des panneaux de signalisation. Nous ne sommes pas loin d'une conduite semi-autonome avec peu d'erreurs constatées. Ainsi, en roulant sous la pluie ou en approche d'une zone dangereuse tels des travaux, la vitesse se réduira d'elle-même. La gestion des données, à la fois du GPS et de la lecture des panneaux, est très précise. Elle fait bien la différenciation entre ceux destinés aux voitures et ceux pour les camions, évitant ainsi des ralentissements intempestifs et dangereux. La conduite dans les embouteillages est fluide et facilite la vie. Faire des centaines de kilomètres, même avec des conditions extrêmes de vent, neige et pluie, est une formalité. Le 4Motion inspire confiance et l'empattement offre une stabilité à toutes épreuves.

J'arrive au Cap Ferret frais comme un gardon sous un timide soleil qui me permet d'entrebâiller le toit ouvrant. Ce dernier reste silencieux jusqu'à 80 km/h. Terminée l'autoroute, j'enchaîne les virages sur des petites routes glissantes. Je quitte le mode « Confort » et me positionne sur « Sport ». La boîte en position « S » n'est pas à mon goût dans son mode de gestion. Les vitesses tardent à passer ou bien ne rétrogradent pas au bon moment. Je reprends donc le lead en les passant à l'aide des minuscules palettes au volant. Sortant tout juste de l'essai de la Golf 8 R avec ses grandes palettes, je dois me réadapter. La direction se durcit fortement et devient plus précise sans point milieu. Je dispose de l'option direction progressive. Je ne pourrais dire ce qu'elle apporte en plus par rapport à un modèle qui n'en serait pas doté, mais pour CHF 230.- je recommande de cocher l'option, tant elle est agréable. De par sa longueur, notre Golf Variant n'est pas vraiment agile mais sans être pataude elle enroule les courbes.

Dans ce mode « Sportif » la voiture est trop dure à mon goût. L'amortissement, trop ferme, n'absorbe plus les irrégularités de la route et sur mauvais revêtement l'auto bouge en latéral. Alors qu'en mode « Confort », même chargée, la caisse absorbe et la tenue de route est améliorée. Je me demande pourquoi ce mode « Sport » est proposé sur l'Alltrack qui n'a pas pour vocation de rouler sportivement. Même sur autoroute ce mode n'a pas de sens. Clairement, le mode

« Confort » est le mieux approprié. Avec la puissance et le couple qu'offrent ce 2.0 TDI, le compromis est idéal pour une conduite souple et reposante, même coffre bien rempli. Bien que relevée de 15 mm, la garde au sol n'offre pas celle d'un SUV, mais elle me permet de passer dans des chemins boueux sans jamais froter.

A l'approche de l'océan, j'ai un peu d'appréhension car les chemins sablonneux sont détrempés. Vais-je rester « tanqué » dans le sable ? Mode « Offroad » sélectionné, sur le couple, sans forcer, l'Alltrack passe et repasse sans s'enfoncer ni manquer de motricité. La gestion de l'ABS différente et surtout le 4Motion (coupleur Haldex avec blocage électronique de différentiel -XDF-) permet de s'en sortir sans difficulté. Alors, nous sommes bien d'accord, cette Alltrack n'est pas faite pour faire du franchissement, mais elle se débrouillera très bien dans tous les chemins, pentus ou pas, boueux, neigeux voir sablonneux, et le tout dans un confort remarquable.

L'essieu arrière multikink qui équipe ce modèle au lieu d'un simple essieu de torsion fait merveille. Noter que vous avez aussi la possibilité de configurer votre mode de conduite avec le mode « Individual ». A vous de voir si une direction « dure » avec un amortissement plus « souple » vous convient mieux. De nuit l'option IQ.LIGHT offre une vision exceptionnelle. Vous sélectionnez le mode plein phares automatiques et lorsque la route se dégage le champ de vision s'élargit, offrant presque une vision diurne.





Verdict

Il y avait la cousine Skoda Octavia Scout, la Subaru Outback et aussi, mais bien plus chères, l'Audi A4 Allroad ou la Volvo V60 Cross Country. Toutefois ces dernières sont toutes placées sur le segment supérieur car légèrement plus grande. Il faudra dorénavant compter sur cette Golf Variant Alltrack qui permet d'emmener toute une famille à la mer ou à la montagne dans un confort digne d'une limousine. Le concept n'est pas nouveau et il semblerait que la demande soit bien présente. Nul doute que cette Golf saura tirer son épingle du jeu de par son rapport qualité/prix/motorisation/prestations et surtout son confort.

Par ailleurs, cette version avec son option attelage escamotable pourra allègrement tracter votre cheval ou autre caravane. Elle n'aura rien à envier à un SUV tel que le Tiguan qui sera, pour les mêmes prestations, un peu plus cher. Reste à choisir entre une version essence ou ce diesel très coupleux et économique à l'usage. Il a su me séduire même si pour cette Alltrack j'aurais poussé le concept visuel un peu plus loin en osant une face avant plus typée baroudeuse que sport.





Prix et options - Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion

Prix de base : CHF 46'200.-

Peinture métallisée "Kings Red" : CHF 860.-

Dispositif de remorquage escamotable : CHF 930.-

Moblie Key : CHF 250.-

Airbag latéral à l'arrière : CHF 390.-

Pack Busines pro : CHF 2'120.-

Park Assist : CHF 630.-

Direction progressive : CHF 230.-

Sys. Proactif protect.passage : CHF 170.-

Regulation adaptative DCC: CHF 920.-

Easy Open : CHF 1'020.-

Toit panoramique : CHF 1'300.-

IQ.LIGHT : CHF 1'040.-

Filet de séparation : CHF 190.-

Jantes alu « Mount Vernon » 18" : CHF 520.-

Prise de 230 Volt Compartiment : CHF 140.-

Pack hiver « Plus » : CHF 750.-

VW Garantie + 4 ans/100'000 : CHF 870.-

Prix TOTAL : CHF 58'530.-



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Golf Variant Alltrack, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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



