Essai – VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Malgré la saison froide lors de notre essai, nous n'avons pas hésité à enfiler bonnet, grosse veste et gants pour vous offrir l'essai de la nouvelle Volkswagen Beetle Cabriolet. En voiture !

- 4 cylindres, 1'984 cm^3
- 200 CV de 5'300 à 6'200 t/min
- 280 Nm de 1'700 à 5'200 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.4 sec.
- Poids : 1'409 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'278 x 1'808 x 1'473
- Conso. mesurée : 10.0 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 180 g/km (F)
- dès CHF 38'400.-, modèle essayé: CHF 48'970.-

Texte et photos : Tony da Silva

Avec cette deuxième génération de Beetle, VW confirme le premier essai et tire les enseignements de la première génération. Finitions en hausse, plus de

variantes et surtout, des moteurs largement revus pour offrir plus de choix et plus de sensations.

Nous l'avions déjà constaté dans un premier essai il y a plusieurs mois. Mais servez-vous un thé ou un café, je vous emmène pour un essai de la version découvrable et ce malgré le soleil, une température et une bise glaciale ! Nous ne reculons devant rien !

A l'extérieur

Dès que j'ai vu la Beetle Cabrio dans le parking, je me suis dit que l'ensemble avait très bon goût. De l'extérieur, cette Cox bénéficie d'une finition qui lui confère un look très élégant: capote noire, jupes noires surlignées d'une ligne chromée, rétroviseurs noirs, jantes de 19 pouces chromées (CHF 1'600.-) et une peinture Candy White immaculée. Le tout est très agréable, mêlant sobriété, sportivité et élégance. Bien entendu, le petit béquet au dessus du coffre est peut être un peu de trop mais bon, il ne porte pas préjudice à l'ensemble.

Mais l'essentiel n'est pas là car tout le charme de cette Beetle Cabriolet se révèle quand on rabat la capote à l'aide d'un simple bouton placé aux côtés du rétroviseur central. Après seulement 9.5 secondes, le toit disparaît partiellement au-dessus du coffre et de son béquet laissant apparaitre encore une bonne partie de la capote repliée sur elle-même exactement comme le modèle de 1949. Ce détail est un peu particulier à une époque où la plupart des constructeurs font disparaître totalement le toit sous la carrosserie du véhicule donnant ainsi une ligne générale plus fluide. La marque fournit bien une espèce de housse, comme à l'époque, qui vient couvrir la capote repliée afin de donner un style plus fermé. Toutefois, cet élément est volumineux et prend quelques minutes à installer manuellement… par conséquent, dans le coffre, ça sera les valises ou la housse mais difficilement les deux.

A l'exception de ce détail, l'ensemble est plaisant et je suis particulièrement séduit par ce modèle car j'ai toujours trouvé le coupé un peu trop imposant. Sans le toit, cette Beetle gagne en légèreté et en finesse avec une allure générale qui suggère un message clair: allons faire un tour!

A l'intérieur

Le premier élément qui répond à mes attentes, c'est la qualité générale des matériaux et de l'agencement. Le cuir (CHF 3'190.-), les plastiques et même l'imitation du carbone est plaisante visuellement mais également au toucher. Au niveau instrumentation, tout est là et même plus puisque derrière le volant, je retrouve les trois principaux cadrans d'information pour le conducteur: vitesse, jauge à essence et tours par minute. En plus de ces éléments et pour CHF 200.- supplémentaires, vous obtiendrez trois cadrans additionnels qui se logent au centre de la planche de bord et qui affichent la pression du turbo, la température d'huile et un chrono.

Au-delà de l'accès aisé aux places avant, je suis surpris par l'espace à disposition. Sur les côtés, les jambes, au-dessus de la tête et au niveau des épaules, tous les gabarits bénéficieront d'un dégagement spacieux et confortable. Pour l'arrière, c'est une autre histoire car même si les sièges avant coulissent aisément pour faciliter l'accès, l'espace au niveau des jambes est restreint et, plus ennuyeux et gênant si vous êtes grand, la largeur aux épaules est plutôt restreinte. De plus, vu l'architecture de la voiture, les sièges sont encastrés dans une sorte de demi cercle ce qui se traduit par une pression désagréable sur l'épaule droite ou gauche en fonction du siège choisi.

A l'exception de ce détail et d'un accoudoir légèrement encombrant qui empiète un peu sur le frein à main, l'ensemble est objectivement irréprochable. Par contre, subjectivement, je suis déçu par le design intérieur car si l'extérieur est clairement original dans le paysage automobile, l'intérieur est navrant de classicisme. J'aurais apprécié quelque chose de plus fantasque, original ou tout simplement pas aussi VW.

Sous le capot

Sur le papier, c'est là que se trouve la bonne surprise car mon modèle d'essai est équipé du moteur le plus dynamique de la gamme. Ce quatre cylindres essence de 1'984 cm3 est gavé par un turbo et développe 200 CV entre 5'300 et 6'200 t/min avec un couple de 280 Nm entre 1'700 et 5'200tr/min.

VW propose encore deux autres moteurs à essence : un 1.2 litre doté de 105 CV et

1.4 litre de 160 CV ainsi que deux diesels de 1.6 et 2 litres de, respectivement, 105 et 140 CV. Tous les moteurs sont épaulés par un turbo et pour certains, ils sont couplés à la technologie BlueMotion.

Au volant

Je me glisse avec aisance à bord et peine un peu à attraper la ceinture de sécurité. Immédiatement, je suis surpris par le champ de vision panoramique. Merci au pare-brise bombé et au capot « invisible » qui offrent donc une visibilité parfaite. Sur l'arrière, c'est un peu moins ouvert et j'apprécie l'attention de VW pour avoir inclus le Parkpilot (CHF 590.-) car avec toutes ces courbes, il est très difficile pour ne pas dire impossible de percevoir les limites extérieures de la voiture.

Après quelques manœuvres d'usage, me voici sur la route en plein milieu du trafic aux heures de pointe. Grâce à la boite à double embrayage DSG, rouler au pas n'est pas une contrainte pour les muscles; c'est juste les nerfs qui en prennent un coup et ça, pour le moment, VW n'y peut pas grand chose. Je prends donc mon mal en patience et fais connaissance avec l'habitacle et ses équipements. Encore une fois, je suis agréablement surpris par la place à bord, du moins sur le siège avant. D'un point de vue du design, comme je l'ai dit précédemment, l'intérieur n'est pas d'une grande surprise et l'ensemble de l'instrumentation ainsi que les boutons et autres molettes sont communes aux autres modèles VW. Ceci dit, je n'arrive pas à me connecter à l'ordinateur de bord via Bluetooth mais uniquement au travers du câble qui se trouve dans la boîte à gants (il aurait été plus pratique de l'avoir sous l'accoudoir).

J'arrive enfin à m'extraire du trafic, passe la boîte en mode manuel et avec l'aide des palettes derrière le volant, je file sur des routes dégagées. Spontanément, je suis très agréablement surpris par le son en provenance du moteur. Les montées en régime laissent penser qu'on bénéficie d'un gros six cylindres bien rauque alors que ce n'est qu'un petit quatre cylindres. Enfin, quand je dis petit, je ne donne pas justice à cet engin qui à l'aide de son turbo et ce vrombissement transmet plein de sensations au conducteur dès 2'000 t/min. Les montées en régime sont continues et franches ce qui est assez enivrant à l'usage. Dès que possible, je me laisse aller à écraser la pédale de l'accélérateur et ma petite

Beetle est catapultée vers la zone rouge qui commence dès 6’200 t/min (maximum 6’500 t/min). Une simple pression sur la palette droite et la boîte passe à la vitesse supérieure et quant au rétrogradage, il laisse s’échapper un petit rappel des gaz très agréable. Au fur et à mesure que la vitesse augmente et atteint des niveaux répréhensibles, je m’amuse à laisser un filet de gaz pour maintenir une allure soutenue entre deux virages. Et puis arrivent les grosses phases de freinage et malheureusement, avec la température ambiante et des pneus d’hiver, il sera difficile de se faire une idée complète de la dynamique de la voiture. Ceci dit, même si la pédale de frein est un peu longue et molle à mon goût, les pneus acceptent difficilement des freinages violents et les relances rapides ; je peux néanmoins affirmer que le plaisir est là. Des pneus d’été avec une température plus clémente apporteraient certainement un résultat encore plus probant.

En mode automatique “normal”, la voiture est docile et agréable à conduire et si le mode Sport automatique vous tente, vous serez emmené sur les routes dans un rythme plus vigoureux sans toutefois bénéficier d’une voiture transfigurée (seule la cartographie moteur est modifiée). De plus, avec une capote qui s’ouvre et se referme via un simple bouton en 9.5 secondes et jusqu’à 50km/h, c’est un plaisir de se laisser glisser sur le bitume et de rouler les cheveux au vent en plein hiver alors que le soleil est éblouissant. A noter que le système de chauffage s’adapte automatiquement en fonction de la température intérieure… agréable quand il fait -1 degré dans l’habitacle.

Enfin, à l’usage, la consommation s’est montrée raisonnable même si, quand on titille les hauts régimes et la conduite sportive, la jauge à essence à tendance à vous rappeler que les 200 canassons bien vivants demandent à être abreuvés jusqu’à 12 l./100 km dans un parcours mixte. Sur autoroute, c’est un peu plus raisonnable avec une consommation qui peut descendre jusqu’à 8 l./100 km.

Verdict

C’est avec un petit pincement au cœur que j’ai rendu cette Beetle Cabriolet car avec cette capote offrant une bonne isolation phonique et thermique, ce véhicule pourrait être utilisé à l’année même si l’accès au (petit) coffre de 225 litres n’est pas très pratique.

Avec un prix qui démarre à CHF 25’000.-, c’est tout simplement le cabriolet le

moins cher de la marque. Bien entendu, notre version est plus attirante et démarre dès CHF 38’400.- auxquels il faut ajouter un peu plus de CHF 10’000.- d’options pour avoir le même niveau de finition.

Ceci dit, je trouve que cette originalité n’est pas extravagante d’un point de vue financier. Le côté rétro, sa bouille sympathique et les dizaines d’options disponibles pour personnaliser sa Cox, sont autant d’éléments qui permettent d’avoir une voiture originale. De plus, avec 5 modèles disponibles même si l’option Flower Power n’est plus au catalogue, tout le monde y trouvera son compte!

Celle ou celui qui cherche un second véhicule sympathique ou veut plus de sensations, tout est possible! Ajouter à ça une finition VW et un comportement routier excellent est vous n’êtes pas loin d’avoir le cabriolet le plus original du marché avec un prix attractif.

Prix et options – VW Beetle Cabriolet Sport 2.0 TSI

Prix de base : CHF 38’400.-

Instruments additionnels : CHF 200.-

Coupe-vent : CHF 430.-

Gicleurs lave-glace à chauffage : CHF 80.-

Parkpilot inclus affichage : CHF 590.-

Phares Bi-Xénon avec LED : CHF 1’000.-

Rétroviseurs extérieurs rabattables : CHF 160.-

Volant multifonctions : CHF 150.-

Cuir “Vienna” : CHF 3’190.-

Jantes alu “Tornado” de 19 pouces : CHF 1’600.-

Système audio “Fender”: CHF 910.-

Préinstallation téléphone : CHF 460.-

Pack éclairage et visibilité : CHF 280.-

Système de Radio Navi RNS 510 : CHF 2’520.-

Prix TOTAL : CHF 48’970.-

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette VW Beetle Cabriolet Sport 2.0 TSI.

A lire aussi

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 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

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

RADIO
MEDIA
PHONE
TONE
MAP
NAV
TRAFFIC
SETUP
PULLY
3D
Navigation
12:02
Extras
1.5
km
W.A.Y.

AG·233132
W.A.V.

TSI
AC
R134a
525g
W.A.V.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG 233 132

AG 233132
W.A.Y.

100
150
°C
Oil
60
45
15
1.5
1.0
2.0
2.5
0
bar
Turbo
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·233132
W.A.Y.

W.A.Y.

12:01
Distance totale
17914 km
trip 222.9km
0.0 / SET
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG 233132
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.