

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Eos, fille du Titan Hyperion et de la Titanide Théïa est aussi la première voiture coupé-cabriolet de chez Volkswagen. Apparue en 2005, elle se refait une beauté et affine son regard.



- 4 cylindres, 1'984 cm³
- 210 CV à 5'300 - 6'200 t/min
- 280 Nm à 1'700 - 5'200 t/min
- Boîte de vitesses automatique DSG, 6 rap.
- Vitesse maxi : 236 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.8 sec.
- Poids : 1'586 kg
- Conso. mesurée : 9.5 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 174 g/km (D)
- dès CHF 52'900.-
modèle essayé : CHF 58'760.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

L'occasion pour Wheels And You, de retarder encore un peu l'arrivée de l'hiver et passer au crible ce coupé-cabriolet venu d'Outre-Rhin.

A l'extérieur

Dotée de feux avant diurnes conventionnels reliés entre eux par la nouvelle calandre à trois lames - signature visuelle et actuelle de VW - la nouvelle Eos possède son propre style. Passages de roue arrière élargis, une ceinture de caisse assez haute marquée sur le flanc par un pli de carrosserie élégant se prolongeant sur un arrière plat avec un coffre haut et arrondi, l'Allemande se montre moins agressive que sa rivale sochaliennne, la Peugeot 308 CC. Toute en rondeurs, même si les feux arrière circulaires de l'Eos première génération ont laissé place à un bloc optique en deux parties plus actuel et à LEDs.

Toit rétracté, sa ligne est sobre et fluide, sans fioritures. Ce n'est pas du grand art, mais cela reste plaisant à l'œil car rien ne choque. Pour couronner le tout, notre "déesse" du matin s'habille de teintes tendances : un bi-ton blanc candy pour la carrosserie et noir pour le toit vitré. Chaussée en 235 de large avec des jantes 17" en alliage léger "Minneapolis" ce coupé de 4.42 m de long, et 1.79 m de large - dimensions dans la moyenne de la catégorie des coupé-cabriolets - est l'un des plus élégants et sobres de sa catégorie.

A l'intérieur

Monter ou sortir d'un coupé-cabriolet est souvent difficile sans se cogner la tête sur le bord du pare-brise souvent très incliné. Ici il n'en est rien et l'accès aux places avant est aisé. Pour accéder aux places arrière c'est une autre histoire. Même si les sièges avant coulissent, vos aptitudes de contorsionniste seront requises et l'on réservera ces places plutôt aux enfants. De plus, à l'arrière, la visibilité des passagers est limitée par la hauteur de la ceinture de caisse, dérangeante une fois "capoté". C'est vraiment un 2+2 et non un quatre places. D'ailleurs, côté coffre, l'Eos dispose d'un volume de chargement de 380 litres en coupé et de 205 litres en cabriolet, ce qui reste correct à deux mais difficile lorsque l'on est quatre.

Une fois installé dans des sièges confortables (ici un cuir "Nappa" noir Titan) la position de conduite se trouve facilement du fait des multiples réglages du volant et du siège. Comme d'habitude chez VW, la présentation est sobre mais soignée. Les matériaux sont agréables au toucher, moussés sur la planche de bord et l'ergonomie des instruments de conduite est bonne. La voiture possède juste ce qu'il faut de rangements. Dotée de la climatisation automatique, du volant réglable en hauteur et en profondeur, des sièges avant sport avec réglage en hauteur et lombaire et d'une radio CD compatible MP3, l'équipement de série ne souffre d'aucune critique. Fait rare chez les Allemands ! L'Eos dispose d'un pavillon de toit en verre teinté qui fait office de toit ouvrant coulissant à commande électrique. La luminosité à l'intérieur du coupé est parfaitement maîtrisée, presque feutrée. Si on en veut plus il faut rester appuyé sur un interrupteur le temps que le toit baptisé CSC s'escamote entièrement.

Sous le capot

TSI, pour Turbocharged Stratified Injection, est le sigle écrit sur la malle arrière. Il désigne initialement les modèles Volkswagen qui combinent compresseur, turbocompresseur et injection directe d'essence. Vrai pour les moteurs de petites cylindrées, il s'est depuis étendu à nombre de modèles du groupe Volkswagen simplement dotés d'une injection directe d'essence et d'un turbocompresseur. C'est le cas pour notre 2 litres TSI qui délivre aujourd'hui la puissance de 210 CV avec un couple de 280 Nm dès 1700 tr/min. C'est le moteur le plus puissant disponible pour l'Eos, marié ici avec la boîte DSG 6 (disponible en option). Les consommations et émissions de CO₂ de la version DSG sont respectivement de 7,5 l./100 km et 174 g/km. Dans les faits en consommation mixte, il faudra compter sur un bon 10 litres au cent. Voyons maintenant comment se comporte ce coupé-cabriolet sur la route.

Au volant

Contact, démarrage du moteur. Le ralenti se cale sur 900 tr/min dans un silence de Prius. Une boîte à double embrayage DSG dont les six rapports s'égrènent les uns après les autres sans à-coups, associée à un moteur souple, onctueux et rond,

un volant qui tombe bien sous la main et des freins puissants, endurants et progressifs, le tout associé à une position de conduite facile à ajuster et un train avant précis et vous avez un coupé-cabriolet presque parfait. Presque, car autant il est agréable de flâner le toit rentré, position sur drive avec ce moteur élastique à souhait, autant l'attaque toit fermé (ou ouvert d'ailleurs) est à proscrire tant le châssis prend du roulis et la suspension typée confort est trop "chewing-gum". Pire, si vous passez en mode S, le moteur monte jusqu'à 7000 tr/min mais le couple « déboule » sur le seul train avant entraînant un effet de patinage, voire de dérive de trajectoire qui sans être dangereux demande une attention particulière. Sans compter qu'au démarrage dans ce mode (S) et sans accélérer vraiment fort, l'avant se cabre et les roues crissent. Ce qui pourrait passer avec un jeune au volant devient gênant la quarantaine passée... Mais surtout, pendant que l'on glisse on n'avance pas. Gare sur sol mouillé voire gelé. Une optimisation de la gestion "passage du couple" avec des béquilles électroniques peut-être plus alertes serait la bienvenue ou pourquoi pas une version 4motion (traction intégrale) ?

Pour flâner cheveux au vent l'Eos est sans conteste l'un des plus agréables cabrios. Le discret "bang" de la soupape de décharge du turbo lors de chaque passage du rapport supérieur est fort plaisant. L'option aide au stationnement (en créneau ou bataille) régalerait les fans de gadget ou les moins doués pour les manœuvres. J'avoue que cela facilite la vie et épate bien la galerie que de voir le volant tourner tout seul et la voiture se stationner juste comme il faut. Toit ouvrant actionné il est possible d'évoluer jusqu'à 90 km/h. Après le bruit est trop envahissant et fatigant, autant décapoter franchement. Décapoté en 25 longues secondes - on est toujours pressé de nos jours - la cinématique et le mouvement du toit "découpé" en trois éléments et cinq parties est un régal d'ingéniosité. Une fois le haut tombé et bien calé au fond des sièges confortables, les puristes se passeront du filet anti-remous qui devient néanmoins nécessaire si l'on roule vite et longtemps sur autoroute. Vitres fermées il y aura peu de turbulences et c'est un réel plaisir d'évoluer avec cette voiture dans ces conditions. L'Eos dispose du correcteur électronique de trajectoire ESP avec blocage électronique de différentiel EDS et anti-patinage électronique ASR, de l'ABS avec répartiteur électronique de freinage EBV, de quatre airbags frontaux et latéraux et d'un système d'arceaux de sécurité actifs. Ils se déploient automatiquement en 0,25 seconde en cas de risque de retournement.

Verdict

Statutaire et chère par rapport à une “simple” Golf – mais aussi mieux motorisée – cette Déesse de l’Aurore est aussi celle de la douceur. Celle de vivre au rythme “Dolce Vita” et dans cette robe blanche immaculée, un petit matin avec juste la rosée, j’ai eu du mal à rendre les clés.

Prix et options - VW Eos 2.0 TSI

Prix de base : CHF 52’900.-

Paquet confort : CHF 500.-

(Volant multifonctions gainé de cuir, ParkPilot arrière)

Paquet cuir “Nappa” Cool Leather : CHF 3790.-

(Équipement en cuir “Nappa”, sièges avant chauffants, roues en alliage léger 17” type Minneapolis)

Paquet Éclairage et Visibilité : CHF : 780.-

Régulation des feux de route “Light Assist” : CHF 200.-

Assistance de stationnement “Park Assist” : CHF 590.-

Prix TOTAL : CHF 58’760.-

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse pour le prêt de cette Eos 2.0 TSI.

A lire aussi

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Nouveauté - Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté - Volkswagen CC

Nouveauté - Volkswagen up!

Nouveauté - Volkswagen Beetle

Genève 2011 - Volkswagen Bulli

Genève 2011 - Volkswagen Golf Cabriolet

















