Essai – VW up! : Quand VW se la joue fun

Petit Up ! … Non, nous ne sommes pas sur un forum, mais en présence de la toute dernière-née de chez Volkswagen. Alors, toute petite ou grosse révolution ? Wheels And You a tenu à essayer au plus vite la Voiture Mondiale de l'année 2012 afin de vous livrer ses impressions sur ce qui s'annonce comme étant une improbable surprise.

- 3 cylindres, 999 cm^3
- 75 CV à 6'200 t/min
- 95 Nm à 3'000 – 4'300 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 171 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.2 sec.
- Poids : 929 kg
- Conso. mesurée : 5.4 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 108 g/km (B)
- dès CHF 16'650.-
  modèle essayé : CHF 22'190.-

Texte et photo : Bob de Graffenried

Tous les visiteurs du Salon de l'Auto de Genève qui sont passés par le stand VW s'en souviennent encore : plus de la moitié de la surface était dédiée à la nouvelle up!, avec près d'une dizaine de modèles illustrant les différentes déclinaisons à venir. Entre temps, celle-ci a déjà entamé sa carrière du mieux possible en étant élue Voiture Mondiale de l'année 2012, ce qu'aucune de ses devancières du genre (Lupo et Fox) n'avaient réussi à faire. Essai sur route d'une auto fraîchement arrivée en concession.

A l'extérieur

Dès le premier regard, on sent le désir de VW de vouloir marquer le coup avec l'arrivée de la up!. Le bouclier avant annonce d'emblée la personnalité marquée de l'auto, qui affiche un regard à la fois sympathique grâce aux optiques en forme d'amendes et dynamique grâce au petit spoiler qui lui apporte une touche de sportivité. L'arrière est plus discret et le contraste très réussi entre la carrosserie blanche et le hayon tout de noir habillé nous rappelle que l'ère des voitures bicolores est loin d'être révolue. Malgré le fait qu'elles font d'avantage penser à des enjoliveurs qu'à des jantes alu, les jantes spécifiques de couleur carrosserie se marient parfaitement avec l'auto. Les rétroviseurs chromés renforcent cet aspect dynamique et rappellent que malgré son tout petit gabarit, la petite a bien des arguments pour plaire. Signalons encore les vitres latérales arrière au design original et très réussi. Plusieurs éléments de la carrosserie sont construits en matériaux composites, ce qui contribue à la légèreté de l'auto. C'est le cas notamment des portières, qui, revers de la médaille, se ferment dans un bruit creux inhabituel. A l'instar de ses concurrentes et afin de conserver un empattement le plus long possible (2.42 m), les porte-à-faux sont très faibles. Mais malgré tout, l'auto demeure agréable à observer sous tous les angles de vision. Globalement, force est d'admettre que le tout est plutôt bien réussi et qu'à n'en pas douter, cela promet d'apporter un brin d'air frais dans la gamme VW.

A l'intérieur

La bonne surprise continue une fois installé dans l'habitacle. Les sièges de notre modèle (finition « white up! »), qui mêlent cuir et tissu à teintes différenciées de bonne facture, font l'objet d'un dessin très jeune affichant fièrement le logo up!. Et malgré qu'ils soient dépourvus d'appuie-tête réglables, j'y ai trouvé une position optimale sans problème malgré mon 1.95 mètre à caser. Je suis à la fois surpris et heureux de me trouver enfin dans une VW affichant un peu plus de « fun-attitude » ! Je m'y sens immédiatement à l'aise et l'impression de se trouver à bord d'un véhicule bien plus spacieux étonne. Cela est certainement dû au fait que l'habitacle de notre exemplaire d'essai est très clair, ce qui le rend aussi plus lumineux et moins sobre qu'à l'habitude. Plusieurs détails permettront de boucler le caquet à ceux prétendant qu'une VW est trop austère : la planche de bord couleur carrosserie, le volant à méplat aux inserts noirs brillants avec le logo up!, le pommeau du levier de vitesses de couleur carrosserie, les sièges spécifiques et l'ordinateur de bord déporté, entre autres, contribuent à la forte personnalité de l'auto. De par la largeur réduite de l'auto (1.64 m seulement), le tableau de bord se voit dépourvu des bouches d'aération centrales, tout comme de la troisième place arrière. Cela dit, la garde au toit élevée et l'assise basse des sièges rendent les places arrière tout-à-fait utilisables même sur de longs trajets. Au passage, signalons que la up! est déjà disponible sur le marché en version cinq portes. Petit point regrettable : même en optant pour l'option des vitres à commande électrique (de série à partir de la finition move up!), le bouton de commande de la vitre passager n'est pas présent sur la porte conducteur, ce qui obligera à tendre le bras pour monter/baisser la vitre de droite. Logiquement, le coffre dispose d'une contenance modeste de 250 litres, ce qui reste très acceptable en regard du gabarit de l'auto. Sièges rabattus, la capacité pourra atteindre 951 litres. Petit plus bien pratique, il est doté d'un double fond, ce qui évite de devoir déposer et relever ses lourds sacs de courses trop bas depuis le seuil de chargement. Voilà qui ravira Madame ! Globalement, la finition est digne de la marque et offre un niveau de qualité remarquable pour un véhicule de cette catégorie. Seuls certains plastiques des portières déméritent.

Sous le capot

Pour emmener cette légère boîte de 929 kg – 140 kg de moins que la Fox, tout de même – nous voici en présence d'un tout nouveau bloc de trois cylindres construit en aluminium, affichant à peine 1'000 cm3 pour 75 CV, puissance respectable

compte tenu de la cylindrée. Dès les premiers tours, ce moteur se montre nettement plus bruyant que ses grands frères plus véloces, mais par contre plus attachant au niveau sonore. Promettant de ne consommer que 4.7 l/100km en parcours mixte, j'ai relevé pour ma part une consommation moyenne de 5.4 l/100km tout au long de mon essai, englobant notamment passablement de portions d'autoroute. Pour les plus écolos d'entre nous, il existe également une version BlueMotion dont la consommation annoncée est de 0.5l/100km inférieure à la version « normale », grâce entre autres au système « Start And Stop » ainsi qu'à la récupération d'énergie au freinage. Et cerise sur le gâteau, une variante électrique sera lancée en 2013 !

Au volant

Malgré sa cylindrée réduite et sa sobriété promise, équipée du bloc de 75 CV et avec l'unique conducteur que je suis à l'intérieur, la up! est loin d'être un boulet ! Comme c'est souvent le cas sur les modèles récents, le moteur surprend par sa souplesse à bas régime, ce qui stimule l'éco-conduite. Dans le cas présent, celui-ci reste néanmoins utilisable jusqu'à la zone rouge, de manière assez linéaire. C'est loin d'être sportif, ce qui n'est pas le but, mais de par son poids plume et sa sonorité attachante, j'ai eu beaucoup de plaisir à emmener cette up! sur tous types de routes. Le confort est très correct pour ce type de véhicule, tandis que le très bon freinage et la tenue de route rassurante sont aidés tant par le poids réduit que par la rigidité étonnante de l'auto. Très à l'aise en ville, ce à quoi on peut s'attendre, elle en étonnera plus d'un sur autoroute. De par une largeur de pneumatique correcte (185), l'auto demeure très stable même à 120 km/h et à cette vitesse on dispose encore d'une jolie réserve de puissance pour parer aux montées. Lorsqu'en plus elle est équipée du « drive pack » comme c'est le cas ici, la présence du régulateur de vitesse permettra d'économiser le pied droit sur les longs trajets. La seule petite ombre au tableau restera pour moi l'insonorisation de l'auto. Outre le bruit du moteur assez présent à tous les régimes, l'insonorisation générale n'est pas ce qui se fait de mieux et l'absence de moquette dans les passages de roues vous fera prendre conscience de chaque petit gravillon que vous avalerez sur votre passage. L'ordinateur de bord central (« maps+more ») permet de gérer le système radio-CD, le téléphone via bluetooth, la navigation, mais ce n'est pas tout ; en choisissant l'onglet «voiture», on a alors le choix entre différentes informations très utiles concernant la

conduite. Grâce au graphique « think blue », il est possible de voir en un clin d'œil l'historique de la consommation sur les trente dernières minutes, ce qui mettra en évidence les pics de consommation. Cet outil, très pratique, permet de comparer aisément la consommation en empruntant deux trajets différents pour se rendre au travail, par exemple. Malgré un poids inférieur à la tonne, cela n'empêche pas à la up! d'être pourvue d'équipements de sécurité de pointe. Airbags, ABS, ASR et ESP sont de série sur tous les modèles, ce qui est loin d'être commun à ce genre de véhicule. Mais ses concepteurs ne se sont pas arrêtés là : La up! est la première voiture de sa catégorie au monde à être équipée de la fonction de freinage d'urgence en ville et ce, de surcroît, de série. Grâce à un capteur laser logé dans le bouclier, la voiture tentera d'éviter une collision qui se présente dans une zone de dix mètres devant elle et à une vitesse maximale de 30 km/h. Bien qu'habituellement confiant en la technologie, pardonnez-moi qu'instinctivement il ne me soit pas venu à l'idée de tester cette fonction.

Verdict

Quel bonheur de voir la gamme VW se rajeunir à ce point d'un seul coup ! La up! plaît sur quasiment tous les points qu'on est en droit de juger sur une auto de cette catégorie. Bien qu'en termes de rapport gabarit/consommation il lui existe des concurrentes, on est en présence d'une voiture très différente de tout ce que l'on peut trouver sur le marché actuel. Est-ce que cela justifie la différence de qu'il faut débourser pour s'offrir la up!, dont l'entrée de gamme se situe à CHF 15'750.- ? Pour ceux qui ont plaisir à rouler et à posséder un bel objet, à coup sûr, oui ! Pour ceux que le badge importe peu, la up! se décline également chez Seat et Skoda, avec respectivement la Mii et la Citigo, proposées à des prix, comme d'habitude, un peu plus doux. Sans tomber dans le débat délicat des « on adore ou on déteste », la up! affiche une personnalité sans complexe qui, à mon avis, ne devrait déplaire à personne. Il existe pléthore de niveaux de finition et de variantes, y compris un châssis sport, pour doper ou non cette personnalité et la faire correspondre à la vôtre ainsi qu'à votre porte-monnaie. La up! est une voiture qui s'aime et à laquelle on s'attache. Messieurs les ingénieurs de VW, essayez s'il vous plaît de retenir ces quelques ingrédients de bonheur que vous avez su introduire dans la recette de la up! pour vos futurs modèles !

Prix et options – VW up! white up!

Prix de base : CHF 21’600.-

Drive Pack : CHF 590.-
(Régulateur de vitesse, ParkPilot arrière, affichage multifonctions)

Prix TOTAL : CHF 22’190.-

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse pour le prêt de cette VW up! white up!.

A lire aussi

Essai – VW Beetle : Elle se la pète la Choupette !

Essai – Volkswagen 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

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

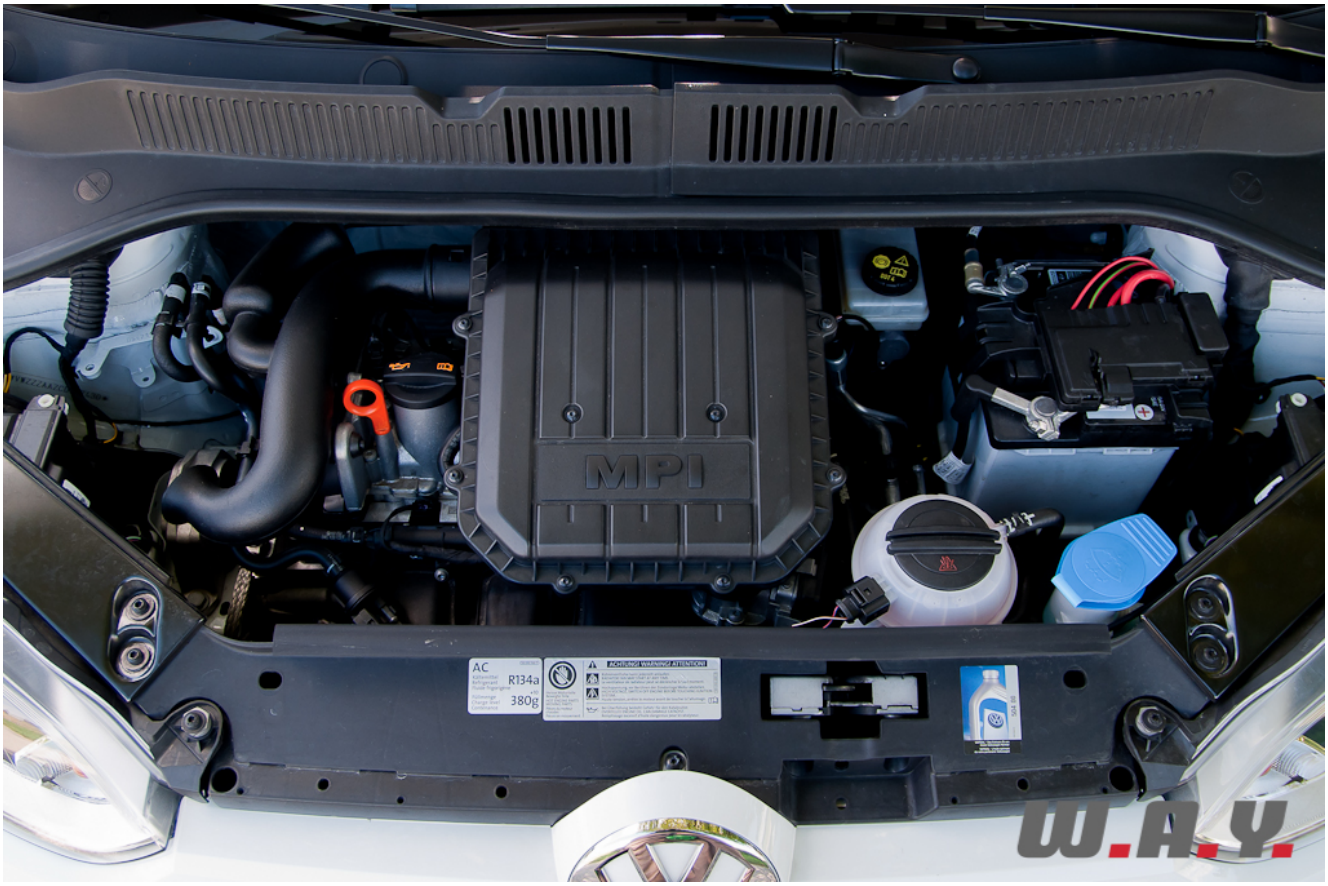
AG·338742
W.A.Y.

white
W.A.Y.

up!
W.A.Y.

up!
up!
AIRBAG
W.A.Y.

OFF
W.A.Y.


MPI
W.A.Y.

up!
up!
up!
1 3 5
R
2 4
up!
W.A.Y.

AG 338 742
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·338742
W.A.Y.

Conduite
09:16 11.0°C
Think Blue.
4.0
l/100km
Conduite
Info
Consommation
09:16 11.0°C
Think Blue.
15
l/100km
0
1 5 10 15 20 25 30 min.
Consommation
Info
Vitesse moy.
054
km/h
Parcours
0461
km
Portée
680
km
09:16 11.0°C
Consommation moy.
04.9
l/100km
Durée
0835
h
Consommation
00.4
l/h
À long terme
Info
09:17 11.0°C
1/min
X1000
°C
Options

up!
W.A.Y.

AG 338 742
W.A.Y.

AG 338 742
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 338742
up!

up!

up!
W.A.V.