Essai – Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Vous n'avez jamais eu envie de vous sentir comme à la maison partout où vous vous arrêtez ? Les camping-caristes adorent ça, avec leurs véhicules de 3m de haut et 7m de long. Mais les premiers véhicules du genre étaient des combi VW, une idée de génie du constructeur en 1950. Pour fêter les 70 ans, Volkswagen a restylé la version T6, puis l'a baptisée T6.1.



- 4 cylindres, diesel, turbo, 1'968 cm^3
- 150 ch de 3'250 à 3'750 t/min
- 340 Nm de 1'500 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 7 rap.
- Vitesse maxi : 183 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.0 sec.
- Poids : 2'592 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'904 x 1'904 x 1'990
- Conso. mesurée : 7.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 229 g/km (F)
- dès CHF 51'840.-, mod.essayé: CHF 89'565.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

31 Mai 2020, l'économie du pays est à l'arrêt, les ventes de voitures neuves en chute libre. Toutes ? Non ! Un segment se targue d'une augmentation de 6% de ses ventes. Les camping cars se sont soudainement arrachés, VW a vendu a lui seul 9% de plus de California comparé à la même période l'année précédente.

L'essor pour ce modèle ne date pas du début de l'année, le California se place en leader depuis longtemps. Le combi bus T1 était culte, le plébiscite de son successeur veut-il dire qu'il est culte lui aussi ? Moi en tout cas j'ai perdu toute impartialité, en découvrant le T6.1 California Ocean Liberty, j'aurais préféré ne pas le rendre.



A l'extérieur

Le magnifique bi-tons rouge candy et argent métallisé est un clin d'oeil aux tout premiers VW Combi Westfalia. Toute la rondeur du T1 et T2 a malheureusement disparu au profit de longues rectilignes qui favorisent le volume à l'intérieur du véhicule. Autrement, difficile de décrire l'esthétique d'un fourgon : tout est grand et droit, peu aérodynamique et simplement pratique.

La gamme T6.1 se distingue par une nouvelle face avant qui intègre deux phares redessinés pour prolonger la calandre. Pour distinguer un Transporter d'un Multivan ou d'un California, cette calandre est ici chromée. Sur le véhicule d'essai, le souci du détail prolonge les phares à LED avec un petit insert chromé sur l'aile avant avec l'inscription Bulli (en option).

Pour le côté chic, les pare-chocs peints sont rehaussés par une ligne de chrome. Avec l'épaisse partie du toit au sommet du pare-brise, ce sont les deux détails qui permettent de distinguer un California au premier coup d'oeil. En effet, loger un lit et son sommier sur le toit du véhicule sans en changer la hauteur a demandé d'abaisser légèrement le pare-brise. Cette protubérance est visible sur toute la

longueur du véhicule, au dessus du rail noir où se fixe la marquise. Cependant, notez que le petit camping car passe sous une barre fixée à 2 m. de haut, prenez juste garde à la marquise.

Le T6.1 est d'ordinaire livré avec une seule porte latérale coulissante à droite. Sur commande, on peut en mettre une seconde à gauche. Cependant, dans le California, il faut choisir entre aménagement intérieur fixe et alimentation électrique extérieure ou seconde porte. En optant pour la deuxième option, vous aurez en somme un Multivan, avec jusqu'à 7 places et un lit dans le toit de celui-ci.



A l'intérieur

Si on ne parle que du poste de conduite, c'est assez classique. La grande planche de bord intègre ce que Volkswagen a de mieux à proposer : Virtual Cockpit et navigation Discover Pro avec le très grand écran tactile. Celui-ci a cependant deux inconvénients : il n'a plus de bouton physique pour le volume, qui plus est à gauche donc difficile à utiliser pour le passager, et place les deux aérations centrales à droite de l'écran, donc loin du conducteur. Par conséquent, impossible de mettre un support pour smartphone a une distance correcte du chauffeur.

Pour les nombreuses fonctions supplémentaires d'un California, VW a installé un écran tactile supplémentaire au plafond, à la façon d'un cockpit d'avion. Ce petit écran indique les niveaux de réserve d'eau et d'électricité, tout comme le niveau à

bulle électronique, la commande du frigo, du réveil qui peut même utiliser le capteur de luminosité, la commande du toit électrique et enfin du chauffage stationnaire.

Comme expliqué tout à l'heure, la particularité du California c'est son aménagement intérieur. Toute la partie gauche est meublée pour rendre le véhicule habitable. On y trouve un petit lavabo, deux feux de cuisson à gaz et un frigo. Je suis surtout amusé par le nombre de rangements et l'astuce dont Volkswagen a fait preuve pour les intégrer.

Un premier placard est sous la cuisine, un profond tiroir se cache sous la banquette et une grande penderie occupe le coin arrière gauche. La "Safe Box", petit coffre fort optionnel, se cache par ailleurs ici. Dans le plafond du coffre, une trappe de rangement est accessible depuis les places arrière. Enfin, des aménagements comme la table qui glisse le long du mobilier, la table pliable cachée dans la porte coulissante ou encore les deux chaises logées dans le hayon rendent le California presque indispensable à une aventure en plein air.

Pour vivre dans la voiture, on commence par relever le toit électriquement puis on soulève le lit qui, avec deux vérins, reste en place. Ainsi on se tient debout à l'intérieur. Les deux sièges avant pivotent, au prix du réglage en hauteur, et font face à la banquette. D'un geste, on peut y mettre la table entre les deux, le temps d'un jeu ou d'un repas. On peut charger un appareil grâce aux deux prises USB ou la prise 230V situées derrière le dossier du siège conducteur. Une seconde prise 230V se trouve à la base du siège conducteur.

Pour passer la nuit, on tire les obturateurs de lumières intégrés aux vitres arrière ainsi qu'au pare-brise, on place les toiles magnétiques sur les fenêtres triangulaires à l'avant, on range la table avant d'avancer la banquette et rabattre le dossier à l'horizontale. Dans la continuité du plateau qui sépare le coffre en deux, on peut déployer un matelas parfaitement horizontal de 1m90 de long et 1m40 de large.

En haut, le lit est à peine plus large et plus long, mais composé d'un matelas et d'un sommier. Un éclairage d'appoint est même intégré au plafond. La toile de cette chambre en hauteur profite d'une très grande ouverture frontale ou trois fenêtres plus petites dotées de moustiquaires. L'isolation thermique offerte par la toile n'est pas extraordinaire, en plus le chauffage stationnaire ne chauffe pas

vraiment le haut, donc je suis content d'avoir pris un épais sac de couchage pour les nuits à bord.







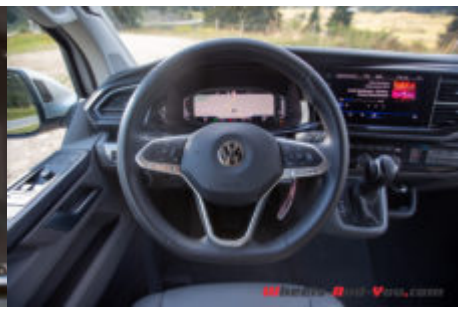
Sous le capot

Le VW T6.1 n'existe plus qu'en diesel, de 110 à 199 ch. En revanche, vous pouvez toujours opter pour une transmission manuelle 5 vitesses, 6 vitesses ou DSG 7 vitesses. La transmission intégrale 4motion est aussi proposée. On est ici en présence du moteur 2 litres 150 ch avec la boîte à double embrayage 7 vitesses et 4×4, le meilleur compromis selon moi. La question se pose quant au choix du 4motion, pour accéder facilement au chalet l'hiver mais en alourdissant un véhicule déjà bien chargé.

Pour mon plus grand plaisir, la voiture d'essai est équipée de l'attelage amovible, un indispensable pour ce véhicule dédié au plein air. Cela aide pour un porte-vélo conséquent ou pour une remorque, car le volume de chargement est vite limité selon les activités que vous pratiquez.

Pour une conduite confortable, vous pouvez compter sur l'ensemble des aides à la conduite Volkswagen, à l'exception de la conduite automatisée dans les bouchons qui n'est malheureusement pas proposée.





Au volant

Je me réjouissais de cet essai en préparant mon premier voyage en van aménagé. Mon itinéraire passera par les Cévennes avec de petites routes tortueuses avant de me rendre au centre de la Suisse pour emprunter la Tremola, le col de la Furka ou d'Oberalp. Nous aurons parcouru de nombreux kilomètres d'autoroute avec une consommation plutôt raisonnable de 7.9 l/100km.

Assis comme dans un monospace ou un SUV, en dominant la route, je trouve que le confort à bord du California est au rendez-vous. Une longue étape n'est qu'une formalité. Pour rejoindre les Cévennes, il faut parcourir la longue liaison entre Bollène et Alès entièrement sur des routes nationales ou départementales, le tout en tirant une remorque de moins de 750 kg. Même si 150 chevaux peuvent sembler peu devant un ensemble roulant assez lourd, le T6.1 est à l'aise dans cet exercice.

La direction est légère, j'enroule facilement les ronds-points en prenant large pour soigner mon chargement. L'accélération n'est pas fulgurante, mais suffisante pour une conduite décontractée. En arrivant à destination, je manoeuvre pour me placer le plus à plat possible grâce au niveau à bulle digital de l'écran tactile supérieur. Le Trailer Assist pour manoeuvrer facilement la remorque n'équipe pas le véhicule d'essai, mais il est disponible au catalogue.

Le temps de lever le toit du California et nous passons les deux premières nuits sur le paddock du pôle mécanique d'Alès. Une fois branché au secteur, il faut penser à activer le frigo à l'aide de l'écran tactile et le fusible d'alimentation générale pour activer les prises électriques.

La suite du voyage se fera sans la remorque, pour emprunter la très jolie N106 en direction de Florac. Désormais le VW T6.1 a gagné en agilité, sur cette route tortueuse à souhait c'est appréciable. Seul le montant de pare-brise cache parfois la trajectoire en courbe à gauche.

La boite DSG 7 vitesse s'en sors à merveille, le moteur ne monte dans les tours qu'occasionnellement. La destination se trouve sur le plateau de l'aérodrome de Florac, où il n'y a rien à 7 km à la ronde, je profite d'avoir le 4motion pour quitter la route et me garer à l'écart, toujours bien à plat. Ici, l'ordinateur de bord m'indique que j'ai plus de 30h d'autonomie électrique pour les consommateurs à bord. Sans pollution lumineuse, un ciel étoilé parfaitement dégagé s'offre à nous ce soir là.

Après une nouvelle nuit à Alès, je rentre en Suisse avec la remorque. La consommation reste sous les 10 l/100km dans cette configuration, 9.7 litres pour être exact. La suite du voyage sera helvétique, avec de magnifiques cols Suisse. Le premier sera le plus haut, le Nufenen, suivi par la Tremola. Là, la route pavée met rudement à contribution les amortisseurs de la voiture. Même secoué, le California se conduit toujours de façon précise. Dans ces épingles très serrées en enfilades, le grand diamètre de braquage permet de passer le long empattement de la voiture.

En descente, je regrette l'absence de palettes au volant. Il faut déplacer le levier de vitesse en position manuelle pour utiliser le frein moteur. Là le poids conséquent du T6.1 montre les limites de la pratique, on se sert finalement beaucoup des freins. Heureusement ceux-ci sont endurants et ne montrent jamais de faiblesse au cours de mon essai.

Place à la nuit la plus fraîche du voyage, en haut du col de l'Oberalp. Il fait froid, on essaye de chauffer l'habitacle avec le chauffage stationnaire. Toit levé, la température est agréable en bas. Sur le feu à gaz je prépare un plat de pâtes sauce tomate, très savoureux à passé 2'000 m. d'altitude. Couchette rabattue, la température en haut est basse, l'air chaud s'échappe par la toile. C'est l'occasion de tester le second couchage, le tout sans avoir à sortir de la voiture.

La suite du trajet emprunte la Furka, le Grimsel, les bords du lac de Brienz et de Thoune. Dans ces cols, une consommation moyenne de 9.2 l/100km est constatée. Toujours confortablement installé comme dans un monospace, le voyage touche à

sa fin non sans nostalgie.





Verdict

D’une façon totalement partiale : le T6.1 California est la meilleure voiture du monde. Sauf stationner facilement en ville, il sait tout faire. Je vous accorde que le conduire ne procure pas les sensations d’un petit coupé sportif, mais le voyage en lui même est un divertissement. On installe sa chambre devant les plus beaux paysages, on vit un peu en autarcie avec un volume de chargement conséquent pour deux personnes, plus limité pour quatre personnes.

L’aménagement intérieur très astucieux me fascine, tout comme les équipements auxquels Volkswagen a pensé pour son bus emblématique. Seul obstacle à posséder son propre California : le prix. En effet celui-ci grimpe rapidement avec une configuration complète. Comparé à un camping-car grand format, le tarif est plus élevé alors que le véhicule est plus petit. C’est le prix d’accès au mythe.



Prix et options – Volkswagen T6.1 California Ocean Liberty

Prix de base : CHF 72’450.-

Couleur extérieur Reflet d’argent/rouge Fortana : CHF 3’220.-

Réservoir à carburant 80 litres : CHF 85.-

Matelas confort : CHF 335.-

Safe-Box : CHF 165.-

Assistant de stationnement : CHF 235.-

Caméra de recul “Rear view” : CHF 325.-

Marquise, 2,5 mètres noir : CHF 680.-

Clignotant latéraux “Bulli” : CHF 100.-

Digital Cockpit : CHF 525.-

Paquet chrome : CHF 510.-

Dispositif d’attelage amovible : CHF 1’030.-

Régulateur de vitesse actif ACC : CHF 580.-

Verre avec isolation sonore : CHF 785.-

Armoire cuisine Graphite Grey : CHF 375.-

Side Assist : CHF 660.-

4 jantes alu “Valdivia” : CHF 3’195.-

Glace coulissante à l’avant : CHF -85.-

Navigation “Discover Pro” : CHF 1’940.-

Plancher avec imitation bois : CHF 565.-

“Light Assist” : CHF 180.-

Sièges avec habillage cuir et alcantara Art Velour : CHF 1’400.-

Identification des panneaux de signalisation : CHF 310.-

Prix TOTAL : CHF 89’565.-









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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen T6.1 California Ocean Liberty, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.








A lire aussi

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

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

