

Volkswagen Coupé W12

est désormais clair: Volkswagen entend glaner sa place au sommet de la pyramide automobile. Celles que l'on appelle «voitures du peuple» n'ont plus rien à voir avec cette dénomination. Cette stratégie radicale de montée en gamme se traduit depuis quelques années par la présentation de modèles ou de concepts sans cesse plus prestigieux.

Et la marque ratisse large, puisque ce programme de développement pour le moins ambitieux compte notamment un SUV (Volkswagen Colorado), une limousine (le Project D, qui arrivera dès 2002) et le Coupé W12 présenté au dernier salon de Tokyo. Particulièrement abouti, ce dernier est annoncé comme très proche de la version définitive, qui devrait débarquer sur le marché en 2004.

Signé Giugiaro

Depuis la présentation des premiers prototypes du Coupé W12 en octobre 1997 puis en mars 1998 (salon de Genève), le dessin n'a pas radicalement évolué. Celui-ci est toujours signé Italdesign. Le véhicule reste fidèle à ses lignes de coupé prestigieuses façon Lamborghini Diablo/Murciélago ou Bugatti EB 16/4 Veyron (cette dernière devant voir le jour d'ici 2003). Long (4,55 m) et large (1,92 m), le Coupé W12 reste impressionnant, autant que sa hauteur n'excède pas 1,1 m. Le showcar présenté à Tokyo faisait pourtant état de nombreuses modifications. Certes, celles-ci paraissent minimes visuellement, mais l'attention apportée aux détails atteste de la volonté d'arriver au modèle de production.

Le Coupé W12 arbore des blocs optiques avant et arrière modifiés tandis que l'accès à bord s'opère via des portes «papillon». Réalisée en verre, la partie centrale du pavillon s'étend du cadre de pare-brise jusqu'à l'arrière du compartiment moteur. Cette sorte de baie vitrée permet non seulement d'illuminer l'habitacle, mais aussi de mettre en exergue l'architecture du W12, puisque celui-ci reste visible depuis l'extérieur. Enfin, pour le refroidissement du moteur, le Coupé W12 imite la Lamborghini Murciélago: ici aussi, on note la présence d'un spoiler mobile qui se déploie dès 120 km/h.

L'habitacle est pour sa part totalement neuf. Celui-ci conserve une instrumentation classique, mais fait la part belle au cuir, à l'aluminium et au carbone. Les sièges sont garnis de daim gris et de cuir. Le volant, pas tout à fait rond, ainsi que les commandes qui lui sont associées sont d'inspiration formule 1. On soulignera les inserts d'aluminium colorés qui s'harmonisent avec la teinte extérieure du Coupé W12. Volkswagen annonce à ce sujet que ces éléments ne sont pas peints, mais que la coloration découle de l'application d'un procédé chimique inédit.

La marotte du double V

Depuis longtemps déjà, Ferdinand Piëch lui-même s'est attaché à développer des moteurs présentant une architecture en W. Ou plutôt en double V. Parce que, dans la pratique, il s'agit de moteurs en V accolés. Le premier à nous arriver est le W12 (on connaît une déclinaison W8 pour la Passat et un W16 pour la Bugatti 16/4 Veyron), qui prend place sous le capot de l'A8, mais que l'on retrouvera aussi dans le Project D dès 2002. Le Coupé aussi usera de ce moteur.

L'avantage principal du W12 réside dans sa compacité. Imaginé à partir de l'assemblage de deux V6 ouverts à 15°, le W12 affiche une longueur de 513 mm, une hauteur de 715 mm et une largeur de 710 mm pour un poids de seulement 239 kg. Comparé au 4,2 litres V8 du groupe, le W12 est seulement 2 mm plus long, mais, plus intéressant, 57 mm moins large et seulement 28 kg plus lourd!

Technologiquement à la pointe, le W12 fait largement usage de magnésium (couvre-culasse, cache-chaîne de distribution, tubulures d'admission...), et du calage variable pour tous les arbres à cames (à l'admission et à l'échappement) ainsi que de pipes d'admission à deux étages.

Pour les organes de transmission, Volkswagen est resté fidèle au mode de propulsion (alors qu'on aurait plutôt imaginé une transmission intégrale) et le W12 est accouplé à une boîte manuelle séquentielle à 6 rapports. La sécurité n'est pas oubliée: le Coupé W12 est équipé d'un combiné antipatinage/contrôle de stabilité. Cet ensemble est naturellement déconnectable dans l'optique d'un usage sur circuit.

Enfin, si le W12 monté dans l'A8 reste bridé à 420 ch et 550 Nm, celui monté dans le Coupé développe 600 ch à 7000 tr/min et 620 Nm à 5800 tr/min. Il s'agit là de valeurs tout à fait exceptionnelles pour un 12 cylindres (exception faite des Ferrari ou Lamborghini, dont les mécaniques répondent à d'autres critères). Avec pareil moteur, le coupé Volkswagen W12 s'annonce comme une des sportives les plus rapides du marché.

L'installation par records

On a dit, le Coupé W12 n'en est plus à un stade expérimental. La preuve? Une série de records établis récemment par un Coupé W12 sur l'anneau de vitesse de Nardo (Italie). Volkswagen a démontré là non seulement le sérieux de l'avancement du projet, mais aussi le degré de fiabilité de son W12: le Coupé revendique plus de 10 records de vitesse, dont celui de la plus grande distance parcourue en 24 heures, soit 7.085 km.

Source : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le vendredi 23 novembre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/704-volkswagen-coupe-w12.html>