14 décembre 2018

|  |
| --- |
| **Press contact Volkswagen**  Jean-Marc Ponteville  PR Manager  Tél. : +32 (0)2 536.50.36  Jean-marc.ponteville@dieteren.be |
| S.A. D’Ieteren N.V  Maliestraat 50, rue du Mail  1050 Brussel/Bruxelles  BTW/TVA BE0403.448.140  RPR Brussel/RPM Bruxelles |
|  |
| **Plus d’informations**  <http://www.dieteren.be/dieteren-auto-fr.html> |

# Bye bye, Beetle

Depuis son lancement en 1998, la New Beetle allie tradition et mode de vie. Ce modèle et son successeur, présenté en 2011, ont conquis le cœur de millions de fans à travers le monde. L’année prochaine, le dernier véhicule de ce modèle sera produit.

**Icône de style et objet de culte : la New Beetle**

Au commencement, il y a une vision, un rêve quant à la façon dont elle s’intégrera dans ce pays qui se flatte d’offrir des possibilités infinies : des ingénieurs travaillent sur un véhicule à technique de propulsion alternative dans l’American Design Center créé par Volkswagen en 1991 à Simi Valley dans le Sud de la Californie, aux États-Unis. À quoi pourrait bien ressembler un tel véhicule ? Ils savent que la Coccinelle est toujours considérée comme la quintessence d’une Volkswagen aux États-Unis, comme une icône et un symbole de qualité. C’est pourquoi les concepteurs Freeman Thomas et J. Carrol Mays ont conçu un véhicule aux formes arrondies qui reflètent aussi bien tradition que modernité. En janvier 1994, à l’occasion du Salon de l’Automobile de Détroit, ils ont enfin présenté leur étude « VW Concept One », une voiture en forme d’hémisphère, aux formes fluides, compacte, différente, rétro : une véritable sensation et la naissance de la New Beetle.

**Présentation : la New Beetle**

La réaction positive du public et des médias spécialisés encourage Volkswagen à poursuivre cette idée. Déjà en mars de la même année, au Salon de l’Automobile de Genève, la marque présente un cabriolet basé sur la « Concept One ». Au Salon de l’Automobile de Tokyo, à l’automne 1995, suit une version dont la conception est mieux adaptée aux exigences techniques de la production automobile. Au mois de novembre, la décision est prise de développer la « Concept One » jusqu’à sa production en série. Cinq mois plus tard, les visiteurs du Salon de l’Automobile de Genève font la connaissance d’une étude retravaillée encore une fois dont le toit en verre s’ouvre par commande électrique : la New Beetle.

À partir de là, il ne faut plus attendre que deux ans avant que les premiers exemplaires de la New Beetle soient vendus aux États-Unis, en mars 1998. Six mois plus tard seulement, les clients européens peuvent à leur tour commander la New Beetle. Étant donné que le marché américain joue, depuis le début, un rôle central dans le développement de ce nouveau modèle, la voiture est produite à Puebla, au Mexique. La New Beetle est dans l’air du temps à la fin des années 1990. Internet et les vols bon marché resserrent les liens dans le monde ; le sentiment d’immobilisme des années 1980, auxquelles Florian Illies rend hommage dans *Generation Golf*, cède la place à une forme de dynamisme mondial.

La mode est à la techno et, revers à cette médaille, pour ainsi dire, au grunge rock aussi. Le démocrate Bill Clinton dirige les États-Unis avec charme et charisme. À la suite de l’élection de Gerhard Schröder au poste de chancelier, en 1998, l’ère Kohl prend fin en Allemagne, et le dernier épisode de *Derrick* signe la disparition, la même année, d’une légende de la télévision. À la place, la moitié du monde regarde désormais *Ally McBeal* et *Sex and the City*.

La New Beetle s’intègre parfaitement dans cette atmosphère de renouveau. Elle est l’incarnation d’un mode de vie dynamique et d’une décontraction intelligente. Le choix d’opter pour cette voiture est guidé tant par le cœur que par la raison. C’est principalement son aspect extravagant, qui allie respect des traditions et formes modernes, qui trouve de nombreux amateurs. Un grand quotidien allemand écrit alors, dans l’air du temps, que la New Beetle est un morceau de tôle devenu un objet de passion : la renaissance de la voiture dans l’esprit des studios de fitness.

Cependant, au-delà de son design populaire, la New Beetle est une voiture qui répond aux exigences modernes en matière de sécurité, de confort, de besoins du quotidien et d’utilisation. C’est en plus un lanceur de mode : après le succès de la New Beetle, d’autres constructeurs découvrent à leur tour l’attrait du charme rétro.

**Merci pour les fleurs**

D’un point de vue technique, la New Beetle est fondée sur la Golf IV. Le moteur est monté à l’avant transversalement, et non à l’arrière, couché, mais la New Beetle partage sa plate-forme et de nombreux composants du train de roulement avec la Golf IV. À son lancement en 1998, deux motorisations sont disponibles, l’une essence avec une cylindrée de deux litres et 85 kW, et l’autre avec un turbo-diesel de 1,9 litre à injection directe (66 kW). De nouvelles variantes de moteurs apparaissent les unes après les autres et elles couvrent toute la gamme des modes de conduite, du plus décontracté au plus sportif. En 2003, Volkswagen présente la première Beetle Cabriolet avec un toit pliant qui repose sur la carrosserie et, en 2005, un modèle légèrement modifié sur le plan visuel. Aux États-Unis, la New Beetle connaît une popularité hors norme dès le départ.

Le calcul initial de Volkswagen est parfait : la New Beetle contribue à ce que les ventes de Volkswagen augmentent d’environ 55 % en Amérique du Nord, en 1998. En 1999, l’entreprise réalise son meilleur résultat en presque 25 ans en vendant plus de 380 000 véhicules aux États-Unis. Jusqu’au changement de modèle en 2010/2011, plus de la moitié du quelque 1,2 million d’exemplaires produits est vendue aux États-Unis. Les Américains surnomment affectueusement la New Beetle « Bug ». Des célébrités, telles que le présentateur de télévision et fana de voitures Jay Leno, sont enthousiasmées par la voiture ; l’animateur allemand Thomas Gottschalk circule en Beetle dans sa ville d’adoption, Malibu.

**Plus grande, plus large et tout aussi culte**

Quand Volkswagen met sur le marché la deuxième génération de la nouvelle Beetle, la voiture bénéficie déjà d’un statut culte. Elle partage désormais la plate-forme nommée A5 avec d’autres modèles de la catégorie des véhicules compacts du Groupe Volkswagen, est nettement plus grande que son prédécesseur, avec sa longueur de près de 4,28 mètres, et a également pris près de neuf centimètres en largeur. Voilà qui crée plus d’espace à l’intérieur et pour le chargement. Ce nouveau modèle conserve le souvenir de la Coccinelle classique, surtout à l’intérieur : la boite à gants, les poignées de suspension et les commandes rappellent l’original.

Toutefois, « culte » n’est pas nécessairement synonyme de réussite commerciale. Quelque 600 000 exemplaires de la Beetle ont été livrés depuis 2011. Depuis quelques années, la tendance est à la baisse, les préférences des acheteurs de voitures changent. Les SUV incarnent la nouvelle mode et plusieurs modèles des marques de Volkswagen s’inscrivent dans ce mouvement. La Beetle n’a pas atteint les records de vente à l’échelle mondiale de la nouvelle « Volkswagen », la Golf.

Cependant, les amateurs de la compacte arrondie ne sont pas les seuls que la fin prochaine de la Beetle rendra nostalgiques : la production s’achèvera à l’été 2019. La « Final Edition » que Volkswagen a présentée au Salon de l’Automobile de Los Angeles rendra certainement les adieux moins amers.

|  |
| --- |
| **Le Groupe Volkswagen**  [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)  **D’Ieteren**  <http://www.dieteren.com/fr> |