

# Essai - Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

*La troisième génération a été dévoilée lors du Salon de Beijing en 2018 pour ce Touareg qui a débuté sa carrière en 2002. La gestation de ce gros « bébé » est de huit ans chez Volkswagen. Cela laisse le temps d'observer la concurrence et de proposer un produit abouti.*



- V8, diesel, turbo, 3'956 cm<sup>3</sup>
- 421 ch
- 900 Nm à 1'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 2'601 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'870 x 1'980 x 1'710
- Conso. mesurée : 8.6 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 268 g/km (G)
- dès CHF 100'900.-, mod.essayé: CHF 126'700.-

---

Alors si le discours est de ne pas s'attaquer frontalement à la concurrence, la plate-forme partagée avec le Porsche Cayenne, l'Audi Q7, le Bentley Bentayga et le sportif Lamborghini Urus me laisse présager qu'il pourrait peut-être en être autrement.

Une chose est certaine, là où je m'attendais à de l'ID.R., de l'électrique ou un minimum un peu d'hybride, car nous sommes en 2020, je me retrouve avec un... « Tracteur » enfin un diesel quoi ! Oui mais ici, c'est le V8 4.0 litres TDi. Un moteur entouré de superlatifs. Peut-être une bonne idée finalement, ce type de motorisation. J'aurais dû demander l'avis à Monsieur Dumas !



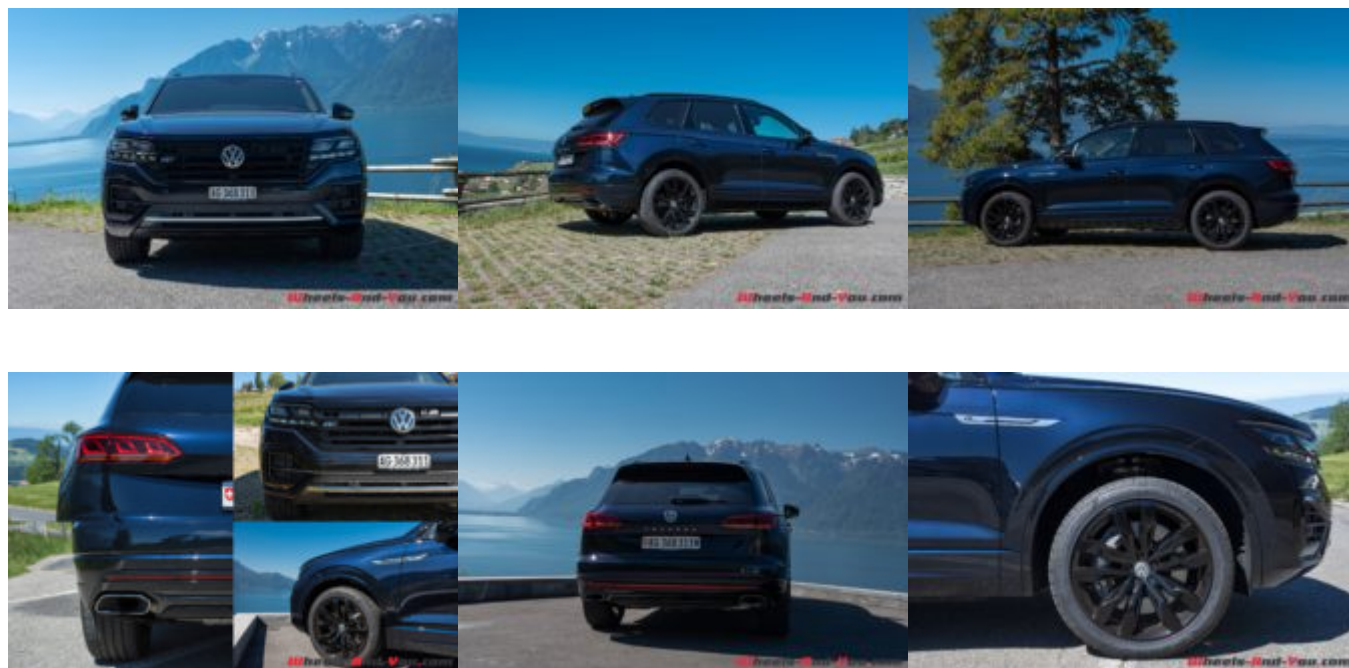
## ***A l'extérieur***

Plus long (+77mm) et plus large (+44mm) mais surtout moins haut le récent Touareg se veut plus léger à l'œil. Mais il n'en est rien. Sur un parking il en impose. Surtout par sa longueur. Il est plus effilé et l'on se dit que l'on doit pouvoir tenir à 7. Que nenni. Pas de sept places, mais un coffre qui a gagné en volume (+113 litres). Un choix discutable mais qui me convient.

La face avant avec ces lignes horizontales « à la Tiguan » est très imposante, voire agressive, surtout peinte en noire brillant. Aux extrémités se trouvent ces phares au regard plissé. Cette signature en LED qui te laisse imaginer ce qu'il a dans les entrailles. L'arrière est plus fin, très consensuel, façon ancien Audi Q7. Le nom « TOUAREG » s'étire sur 35cm en plein centre du coffre arrière comme le reste de la gamme. Je préférerais l'ancienne écriture qui était plus courte et sur le côté gauche. Là, cela devient trop prétentieux. Clairement, il s'affirme ce Touareg.

Les jantes noires en alu dites « Suzuka » en 21 pouces terminent d'habiller ce SUV hors du commun. Si les photos ne le laissent pas forcément voir, ce Touareg

en finition R-Line n'est pas noir mais bleu nuit foncé métallisé. Il ne manque plus que les étoiles...



## ***A l'intérieur***

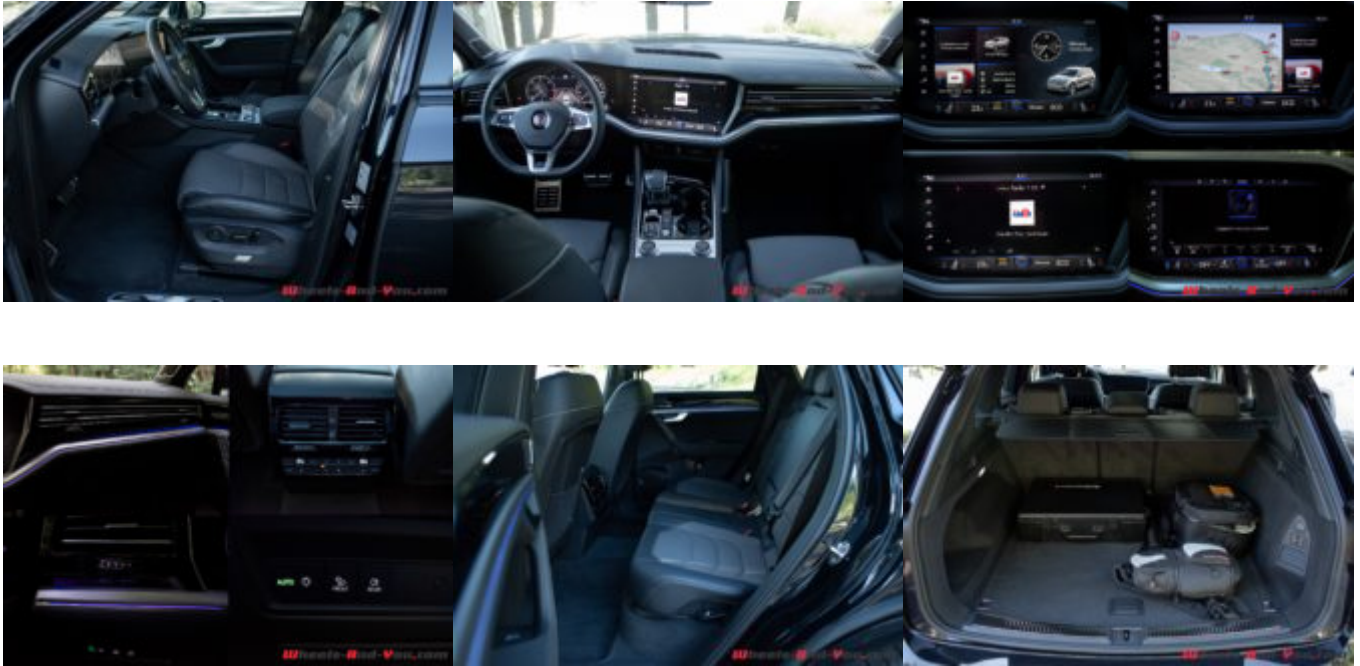
Ici, une belle sellerie cuir « Savona » recouvre les sièges sport et les contre-portes. Des ajustements et finitions qu'Audi ne pourrait renier et ce quel que soit le pack Design choisi. De série il y a le choix entre Elegance et Atmosphère. Nous avons le R-Line, plus marqué « univers technique », avec l'utilisation d'éléments noir laqué et métal d'aluminium au look tressé. Sobre, sport et classe.

Mais au-delà de l'apparence, l'intérieur regorge d'équipements technologiques. Cela va de l'assistant de vision nocturne (qui n'est qu'autre qu'une caméra thermique) à un affichage tête haute projeté sur le pare-brise, en passant par l'assistant d'intersection ou encore le Traffic Jam and Roadwork Lane Assist. Système très pratique quand on y a goûté, capable de gérer la direction, l'accélération et le freinage et ce, jusqu'à 60 km/h.

Ce 4x4 volumineux est aussi très lumineux et spacieux. La nuit venue, un éclairage bleu surligne le tableau de bord, créant une ambiance rassurante. Le système Innovision Cockpit, avec ces larges écrans bien orientés, est une réussite d'ergonomie mais les informations y sont trop nombreuses ainsi que les fonctions. Il faut prendre le temps à l'arrêt pour tout découvrir et surtout assimiler.

Les places arrière sont généreuses grâce à une banquette coulissante sur 16 cm

et, qui plus est, chauffante.



### ***Sous le capot***

Nous connaissions les V6 de 231 et 286 ch, mais nous avons aujourd'hui la chance d'avoir le nouveau V8 high-tech répondant aux normes Euro 6d-TEMP. Cette grande « voiture du peuple » ainsi motorisée, abat le 0 à 100 km/h en 4,9 secondes, Et avec un couple de 900 Nm, les dépassements ne sont que brouilles.

On connaissait ce moteur avec des puissances différentes selon les marques. Ici il ne fait plus 440 ou 435 mais un « petit » 421 ch. Franchement, en matière de ressenti, je serais bien incapable de faire la différence entre ces puissances. Ce qui est certain c'est que le couple omniprésent vous propulse avec véhémence et vous autorise des dépassements ou relances dignes d'une ultra sportive.

Tout cela avec en prime une consommation contenue. En effet, je relève un joli 8.6 l/100km tout au long de mon essai, ce qui est peu eût égard aux performances.



## ***Au volant***

Je le sais annoncé pour 2'601 kg. Je m'enhardi d'aller vérifier cela de manière non officielle certes, mais tout de même sur une balance précise à 5 kg près. Tous pleins faits, avec votre serviteur à bord, je suis « seulement » à 2'510 kg. Je me disais aussi...Trêve de plaisanterie, sur ce genre de véhicule, on n'est plus à 100 kg près. Mais ça compte beaucoup au moment du freinage. Il ne boxe donc pas dans la catégorie des poids plumes mais il doit être dans les plus légers de son groupe. Et cela se ressent.

A l'instar de son cousin éloigné l'Urus qui vire bien à plat, il prend peu de roulis. Les suspensions pneumatiques, une barre stabilisatrice y sont pour beaucoup. Il y a même les roues arrière directrices. De ce fait, « arsouiller » dans la montée d'un col devient sympa. Je dis montée, car rouler fort en descente ne serait pas raisonnable pour ses pauvres disques de freins, même s'ils sont capables de beaucoup. J'ai toujours du respect pour la mécanique.

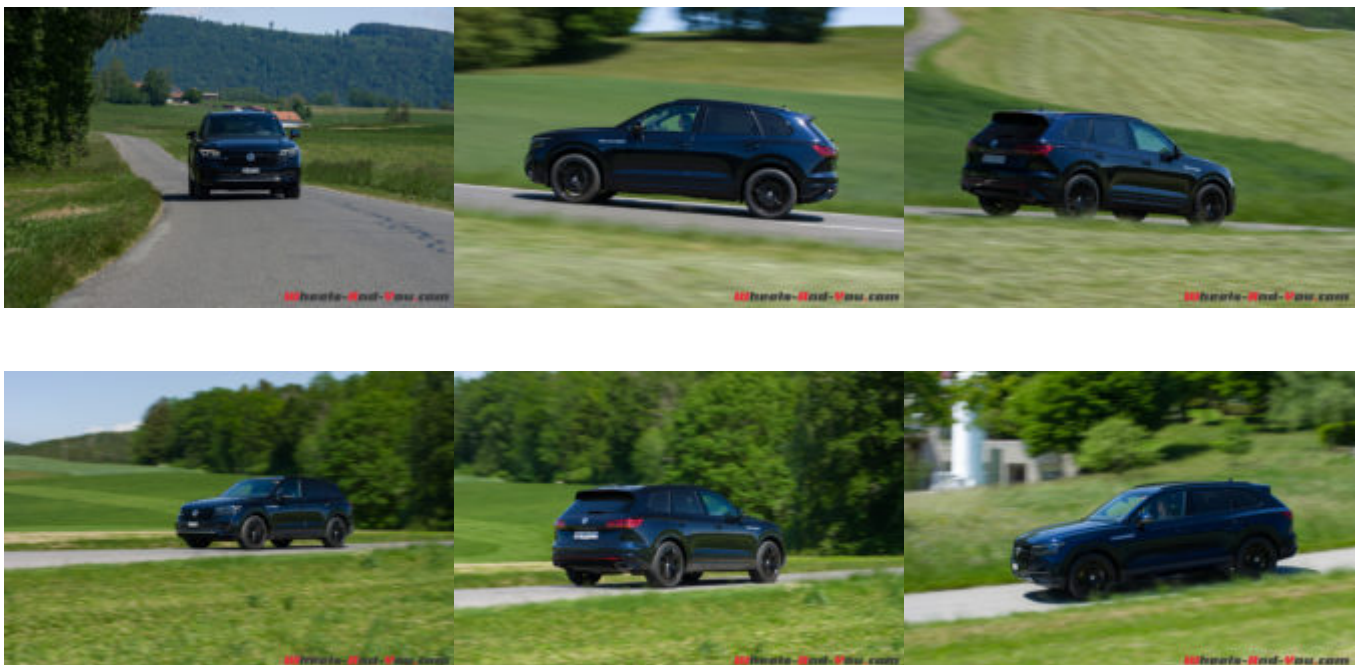
Le couple fabuleux de ce Touareg est une drogue douce. Douce comme le velours de ce moteur qui vous mène, telle une force tranquille, là où vous voulez dans une aisance et un calme feutré dignes d'une limousine haut-de-gamme. Toutes les commandes sont douces. Vous descendez les vitres et elles s'exécutent lentement mais tout en puissance. C'est peut-être un détail pour vous (salut Michel) mais pour moi cela veut dire beaucoup... Cela signifie que cette longue gestation a permis aux ingénieurs de présenter un produit bien fini. La vie à bord y est sereine, la fonction massage des sièges avant est royale, on a l'impression que des vraies mains vous massent.

On est haut perché, les infos sont distillées via les écrans sans pour autant envahir le haut du tableau de bord. Un affichage tête haute est cependant présent si on le souhaite avec la vitesse instantanée et les panneaux vous rappelant de combien vous êtes en excès. La boîte Tiptronic 8 vitesses est d'une douceur remarquable, capable d'encaisser les 900 Nm et de tracter une grosse caravane ou autre charge de 3,5T. Je ne l'ai pas essayé mais en option il y a un crochet rétractable électriquement. Certainement pour tirer le cheval de course sans à coups.

Sur l'autoroute, le 120 km/h est difficile à tenir. Un peu plus serait idéal, mais voilà, on ne peut pas être déraisonnable partout. Alors on se rabat sur la super

sono « Dynaudio Consequence » qui vous émerveillera aussi bien sur du 2Pac que sur du Mozart. Avec toutes les aides disponibles vous pouvez presque vous endormir sur autoroute mais attention, le bien peut être l'ennemi du bien ! Si c'est possible. Cela m'est arrivé par deux fois : je roulais, au calme, à 100 km/h au tempomat sur une l'autoroute quand je me suis retrouvé avec sur ma droite une voie de sortie limitée à 80 km/h. La caméra a eu le malheur de lire ce panneau de limitation est à littéralement freiner pour se caler à 80km/h alors que j'étais sur la voie limitée à 100 ! Je ne vous raconte pas la tête de celui qui me collait derrière... Deuxième aide que je n'apprécie pas et que je désactive comme toujours quand elle est proposée, c'est le « Lane Assist ». Les corrections que cela engendre au niveau du volant en ville et sur route me rendent fou. Ma foi, les assistances sont bien évidemment des bonnes choses, mais lorsqu'on aime et qu'on sait conduire, cela peut vite être envahissant.

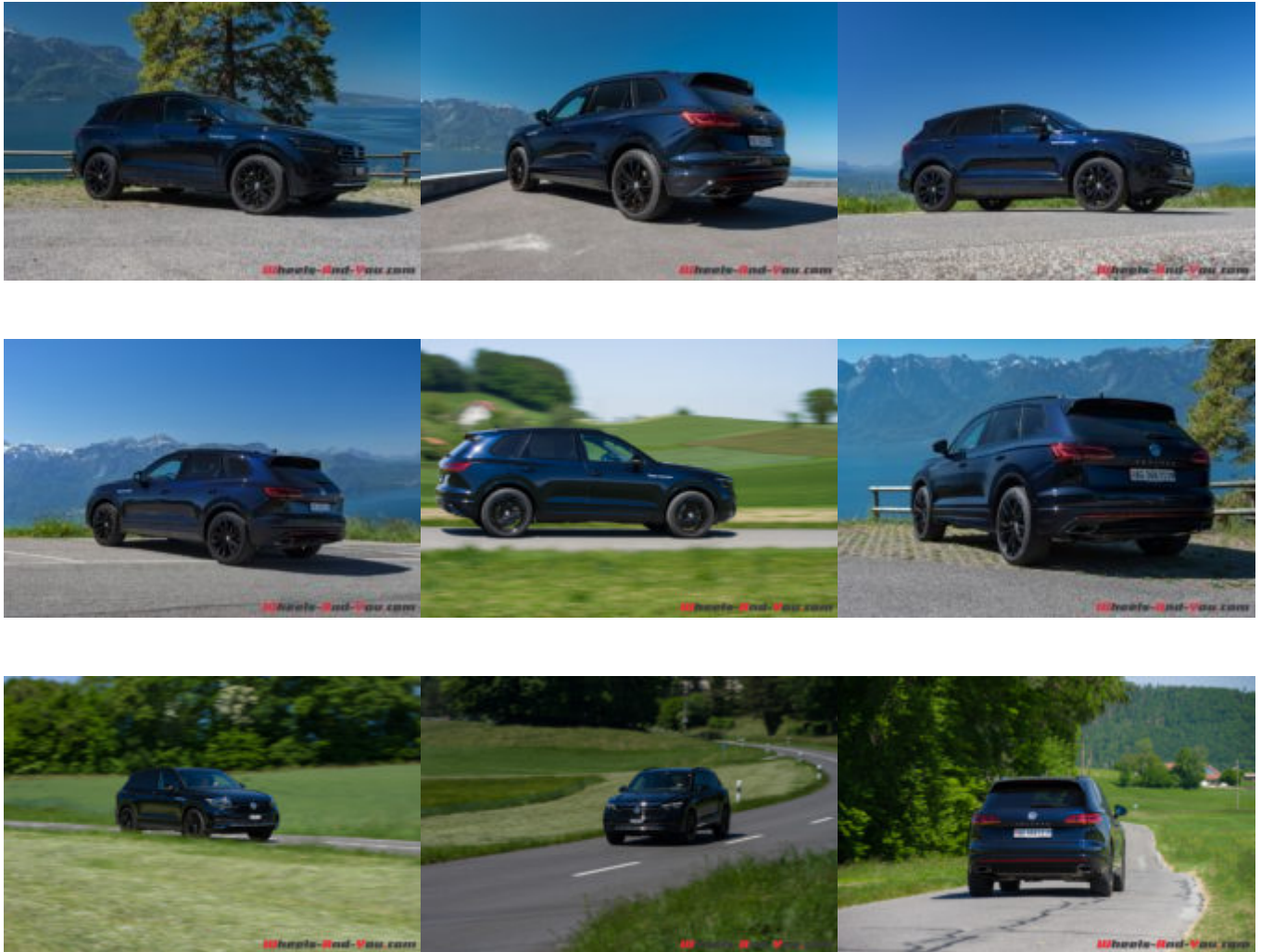
Pour le reste, ce n'est que du bonheur. On peut, grâce à deux molettes, régler la garde au sol et choisir le mode de conduite en fonction l'état de la route. J'aurais bien essayé dans le sable du désert... En fait, je regrette juste de ne pas l'avoir plus de temps pour m'organiser un long périple, tant ce Touareg donne envie de partir au bout du monde.



## **Verdict**

De toutes les matières c'est la ouate que je préfère... Eh oui, ce gros SUV est une boule de coton où il fait bon vivre. C'est comme se vautrer dans son salon mais en

roulant. Alors super bien optionné (presque la totale), il n'est pas donné et peut-être un peu trop proche, au niveau tarifaire, d'un Audi SQ8 qui n'aura certes, pour ce prix, aucune option. Il ne joue également pas dans le politiquement correct, surtout sur le canton de Genève, mais il existe et il ne démerite pas. Reste à convaincre une clientèle relativement aisée qu'une Volkswagen n'est plus forcément aujourd'hui qu'une « simple » voiture du « peuple ».



### **Prix et options - Volkswagen Touareg V8 TDi R-Line**

**Prix de base : CHF 103'900.-**

**Couleur Moonlight Blue métallisée : CHF 1'380.-**

**Dispositif de remorquage inclus Trail : CHF 1'500.-**

**Siege avant fonction massage : CHF 1'260.-**

**Sound « Dynaudio Consequence » : CHF 1'950.-**

**Aide à la fermeture av et ar : CHF 610.-**

**Pack de parking « plus » : CHF 1'710.-**

**Jantes aluminium « Suzuka » 21 noir : CHF 1'670.-**

**Chassis ad + sta de roulis : CHF 4'110.-**

**Commande d'ouverture porte garage : CHF 250.-**

**Pack vision : CHF 5'240.-**

**Innovision Cockpit : CHF 3'030.-**

**Normal-Finish : CHF 100.-**

**VSSP+ : CHF 4'205.-**

**Siege arrière chauffant : CHF 400.-**

**Pack Ambiente pour R-Line : CHF 400.-**

**Extérieur R-Line Black Style : CHF 640.-**

**Fonction vision nocturne : CHF 1'830.-**

**Pack memory premium : CHF 690.-**

**VW Garantie + 4 ans/100000 kil : CHF 1'250.-**

**Pack assistance à la conduite : CHF 2'510.-**

**Cuir Savona R-Line : CHF 990.-**

**Pack design et confort : CHF 1'280.-**

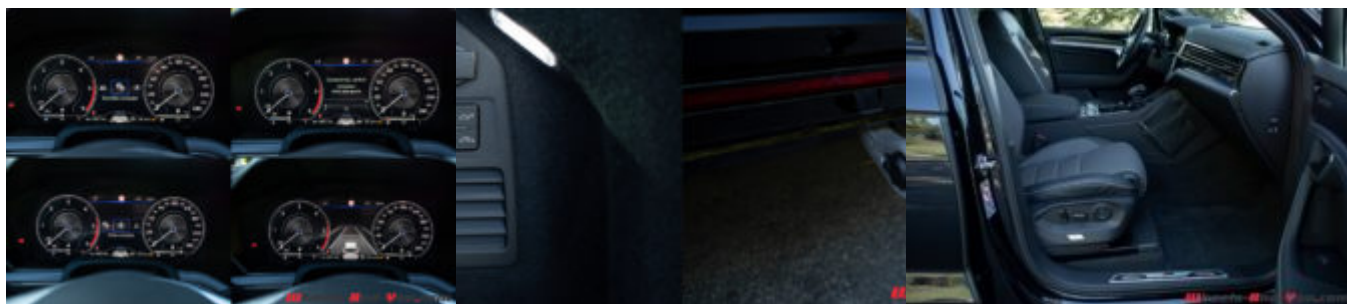
**Avantage Pack vision : CHF -1'310.-**

**Avantage prix VSSSP+ : CHF -4'205.-**

**Avantage pack Design et Confort : CHF -410.-**

**Prime VW : CHF -9'500.-**

**Prix TOTAL : CHF 126'700.-**



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Touareg V8 TDi R-Line, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





## **A lire aussi**

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



