Essai – VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

En allemand, Volkswagen veut dire « la voiture du peuple ». Ce nouveau Touareg peut-il être qualifié de tel ? A vous de voir. Néanmoins, vérifions avec attention s'il mérite sa place dans le segment des 4×4 haut de gamme.



- V6, diesel, 2'967 cm^3
- 240 CV à 4'000 – 4'400 t/min
- 550 Nm à 2'000 – 2'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 218 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.8 sec.
- Poids : 2'174 kg
- Conso. mesurée : 10.8 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 199 g/km (C)
- dès CHF 75'000.-
  modèle essayé : CHF 112'590.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

Début du troisième millénaire, 2002 plus précisément, le constructeur populaire Volkswagen lance sur le marché son gros SUV sous le nom de Touareg. Les ventes sont un succès et après cinq années de bons et loyaux services, les designers allemands présentent la deuxième génération qui nous intéresse aujourd'hui. La différence peut paraître minime, mais l'évolution est indéniable. La première mouture prend automatiquement un coup de vieux, autant au niveau des lignes que de la motorisation. La plateforme et les moteurs sont communs avec son cousin le Porsche Cayenne. Après avoir essayé ce dernier dans sa déclinaison Hybrid, également disponible chez Volkswagen, nous prenons aujourd'hui les commandes de la version V6 3.0 TDI, probablement le bon compromis pour un véhicule d'une telle envergure.

A l'extérieur

Premier coup d'œil, le bouclier avant est plus agressif. Les phares à LEDs donnent un aspect très moderne à ce nouveau Touareg. Une fois allumés, ils accentuent le côté agressif du mastodonte germanique. Globalement, les lignes de l'ensemble sont nettement plus fluides que la version précédente, facilitant l'acclimatation dans la jungle urbaine peuplée d'une masse grandissante de détracteurs de véhicules tout-terrain. Certes, la plupart des exemplaires ne verront jamais une once de boue ou même de neige, mais je reste convaincu qu'il en faut pour tous les goûts et libre à chacun de rouler avec le véhicule qui lui plaît et qui lui convient. Revenons sur le nouveau Touareg qui, dans sa livrée noire accentuée de chrome, dégage une image très élégante. La face avant rajeunit le véhicule alors que le reste n'a subi que peu de modifications, ne bousculant en rien le style germanique et relativement discret de ce SUV. Les immenses jantes 20″ au design plutôt sportif contribuent aussi à la réussite de l'ensemble et cette touche dynamique est accentuée par les énormes sorties d'échappement. Les feux arrière ont aussi été revus, reprenant le style appliqué aux autres modèles de la marque. Vous l'aurez compris ce n'est pas une révolution non plus, mais toutes ces améliorations mises bout à bout rajeunissent drastiquement l'image du modèle.

A l'intérieur

Innovation aussi à l'intérieur : encore une fois le charme agit et une vague de fraîcheur nous envahit en montant à bord de ce nouveau Touareg. Le niveau de finition a nettement progressé, les standards allemands appliqués à la lettre, dignes des badges les plus prestigieux de l'automobile. Si l'exotisme a été mis de côté, l'aspect fonctionnel et le confort sont, eux, bien présents. La finition cuir brun foncé peut surprendre au premier abord, mais la combinaison avec la teinte noire de la carrosserie et les différentes touches de chrome et d'aluminium donnent un aspect très élégant à ce qui sera mon salon roulant pour quelques jours. Confortablement perché dans le siège conducteur, je n'aurai aucun mal à avaler les kilomètres. Tout est fait pour que vous vous sentiez bien et que le simple petit trajet devienne un exemple de sérénité. La planche de bord est certes un peu trop sobre à mon goût, mais impossible de lui trouver un défaut si ce n'est peut-être les inserts en bois brun qui font un peu vieillot. Les commodos tombent sous les mains, les informations sont visibles ou disponibles très facilement. Vraiment, quel service ! De nos jours, toutes les voitures ou presque sont équipées de l'assistance au parking. Le plus souvent, un son émis dans l'habitacle vous indique la distance restante et sur les véhicules relativement imposants, ou luxueux, il n'est pas rare de trouver une caméra à l'arrière rendant l'exercice encore plus simple. Sur notre Touareg, c'est encore plus complet. Trois autres caméras viennent compléter l'équipement, une à l'avant et deux latérales placées sous les rétroviseurs. De quoi vous prendre pour Steven Spielberg au premier parcage un peu compliqué. Car si elles peuvent fournir une image spécifique de leur emplacement, elles permettent aussi d'afficher une vue en plongée, « de dessus », de votre Touareg et ainsi assurer à chaque coup le 10/10 pour le test d'alignement dans la place de parc. En fait, ce petit jeu animera la vie à bord de ce Touareg tant le reste peut paraître parfait et presque ennuyant. Attention, bien évidemment rien n'est vraiment parfait dans ce monde, encore moins dans l'automobile, mais durant les 1'500 km parcourus, rien ne m'a dérangé, tout était là quand il le fallait et comme je le désirais. De plus, la taille imposante de ce Touareg procure en toute logique suffisamment de place à l'arrière pour trois adultes dont les bagages respectifs seront accueillis sans trop de peine dans le coffre. Donc vraiment, rien à redire au niveau de la vie à bord. Trivialement, ce Volkswagen Touareg est un excellent utilitaire, sans laisser place au fun ou à

toute autre excentricité. Mais finalement ce n'est pas ce qu'on recherche quand on achète un tel véhicule.

Sous le capot

Nouveau design, nouveaux moteurs, comme par exemple la motorisation hybride que nous avons testé récemment sur le Cayenne. Sous le capot de notre Touareg, nous retrouvons un V6 3.0 l. diesel équipé de la technologie BlueMotion, le fer de lance écologique de la marque VW. Disponible en deux niveaux de puissance, 204 et 240 CV, nous disposons pour notre essai de la version la plus musclée. Ce V6 développe 240 CV à 4'000 – 4'400 t/min pour un couple de 550 Nm disponible dès 2'000 – 2'500 t/min. Vous l'imaginez bien, ce type de motorisation n'est pas la tasse de thé d'un passionné comme moi, mais il faut reconnaitre que sur un tel engin c'est probablement le meilleur choix possible. Bien sûr le V8 diesel avec son couple « camionesque » de 800 Nm doit être plus impressionnant, mais la différence de prix de base, CHF 30'000.-, en dissuadera plus d'un, surtout lorsqu'on voit la liste interminable d'options qu'il faudra encore ajouter. S'il faut le cravacher pour qu'il distille des sensations, en utilisation quotidienne ce poêle à mazout saura être une excellente monture. Un peu bruyant à bas régime ou à froid, le moteur sait se faire très discret une fois lancé. Les 550 Nm seront largement suffisants et le confort d'utilisation exemplaire. Vraiment encore une fois, rien de piquant ou de bestial, juste un excellent moteur, sans fioritures, qui saura rester relativement sobre vu le poids de l'engin. En effet, le mastodonte allemand pèse 2'174 kg à vide et la consommation moyenne mesurée tout au long de notre essai s'élève à 10,8 l./100km, ce qui est plus que raisonnable selon moi, alors que le constructeur annonce 8,9 l./100km.

Au volant

Excellent rouleur, ce nouveau Touareg m'a emmené à bon port sur tous mes trajets, tant autoroutiers que hors des sentiers battus. Certes avec sa robe noire et ses jantes 20″, il est plutôt dommage de le salir, mais il fallait bien faire quelques kilomètres en offroad pour confirmer ses aptitudes dans ce domaine. Et là aussi, pas de surprise, c'est un excellent tout-terrain tout en étant un exemple de confort une fois le bitume regagné. Quatre roues motrices, suspension

pneumatique avec trois programmes, pack dynamique et une multitude d'assistances à la conduite, ce nouveau Touareg est un concentré de technologie. J'ai bien testé les différents réglages de la suspension, mais finalement j'aurai quasiment en permanence opté pour le mode « Sport » afin de réduire au maximum les effets de roulis et ainsi profiter des petites routes du Jura sans trop ressentir le poids de la voiture. Équipé d'une boite automatique 8 rapports, le nouveau Touareg se déplace en douceur dans la circulation et sait se montrer rageur dès qu'on place le sélecteur sur le mode « S ». Les passages de vitesses deviennent très rapides. C'est bluffant d'efficacité à tel point qu'on en oublie brièvement le type de véhicule que l'on tient entre nos mains. Confort et performance s'allient à la perfection pour augmenter d'un cran encore la qualité globale de ce nouveau Touareg. La sécurité de vos trajets sera aussi au rendez-vous avec toutes les assistances possibles et imaginables. Déjà connu et testé, le régulateur de vitesse combiné au radar de distance se voit complété par deux systèmes encore peu présents de nos jours : le « Side Assist » et le « Lane Assist ». Le premier, l'assistant de changement de file affichera un signal visuel, sous la forme d'une lumière orange dans le rétroviseur latéral, si un véhicule est détecté dans l'angle mort. Le deuxième, l'assistant de maintien de file, se compose d'une caméra qui analyse la route. Si le véhicule quitte la voie marquée, ligne simple ou double, continue ou discontinue, une vibration se fera ressentir dans le volant afin d'attirer l'attention du conducteur sur le risque potentiel. Bien sûr, toute cette armada de technologie est évidemment un plus pour la sécurité routière mais cela ne tend-il pas à rendre le conducteur lambda moins responsable de son comportement sur la route ? J'en ai malheureusement peur, mais espérons que je me trompe.

Verdict

Efficace, confortable, bien équipé et bien fini, tout est au rendez-vous et il est bien difficile de trouver un défaut à ce nouveau Touareg. Quoi que… il y en a un de taille, le tarif ! Le prix de base est affiché à CHF 75'000.-, ce qui n'est pas très bon marché pour une Volkswagen, mais soyons juste et admettons que vu la qualité du véhicule c'est encore acceptable. Là ou ça se corse, c'est quand les options s'accumulent et que par exemple notre version d'essai atteint la facture finale de CHF 112'590.-. Eh oui de nos jours, plus rien n'est gratuit et même le constructeur populaire allemand joue dans la cour des grands laissant à ses

marques cousines, venues de l'Est ou du Sud de l'Europe, les clients au budget plus serré. Certes vous pourrez toujours opter pour le modèle « Value », un Touareg entrée de gamme, équipé du V6 TDI de 204 CV et un prix de départ de CHF 69'000.-. Au final, ce nouveau Touareg n'est peut-être pas une véritable voiture du peuple, mais bien un tout-terrain de qualité supérieure, avec une excellente finition et bien évidemment un prix en conséquence. D'ailleurs tous ces qualificatifs ont permis au nouveau Touareg d'obtenir le prix du meilleur 4×4 de l'année 2011 par les lecteurs du magazine Auto Bild Allrad.

Prix et principales options – VW Touareg V6 TDI BlueMotion Technology

Prix de base : CHF 75'000.-

Peinture métallisée "Deep Black nacré" : CHF 1'060.-

Area View avec contrôle distance : CHF 1'570.-

Pack design Chrome & Style : CHF 1'290.-

Roues alu Pikes Peak 20 : CHF 4'870.-

App. bois ronce de noyer : CHF 1'090.-

Système Radionavigation RNS 850 : CHF 3'270.-

Phares au Xénon : CHF 2'410.-

Équipement cuir Vienna : CHF 5'250.-

Pack d'assistance conduite : CHF 4'560.-

Climatisation Climatronic : CHF 1'190.-

Suspension pneumatique : CHF 3'960.-

Prix TOTAL : CHF 112'590.-

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse pour le prêt de ce Touareg V6 TDI BlueMotion Technology.

A lire aussi

Nouveauté – Volkswagen up!

Nouveauté – Volkswagen Beetle

Genève 2011 – Volkswagen Bulli

Genève 2011 – Volkswagen Golf Cabriolet




W.A.Y.

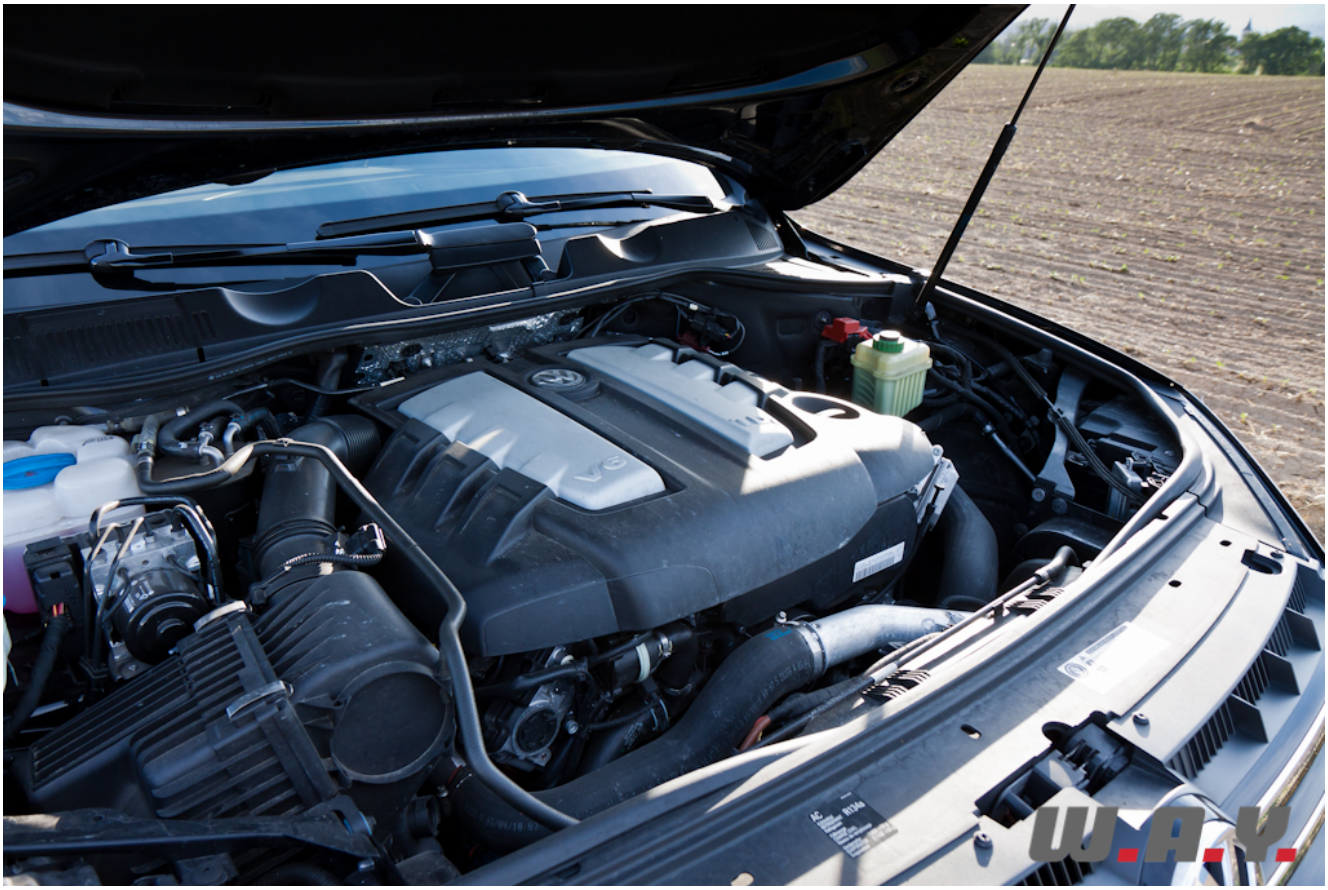

TOUAREG
W.A.Y.


AG 420 306
W.A.Y.


W.A.Y.


230 V 50Hz
150 W
W.A.Y.


W.A.Y.






W.A.Y.


TOUAREG
AG 420 306
W.A.Y.


W.A.Y.


AG·420 306
W.A.Y.


W.A.Y.


Contrôler la distance!
Contrôler la distance!
W.A.Y.






W.A.Y.