



Un essai détaillé  
de Christian HUBERT



# VW Touareg V10 TDI



## La concurrence

<b>Audi Allroad 2.5 V6 TDI Quattro Tiptronic</b>	47.950 €	4 m 81	180 ch
<b>BMW X5 4.4i (essence)</b>	66.250 €	4 m 67	320 ch
<b>Toyota Landcruiser 100</b>	67.600 €	4 m 89	204 ch
<b>Volkswagen Touareg 5.0 V10 DTI Tiptronic</b>	74.690 €	4 m 75	313 ch
<b>Jeep Grand Cherokee 4.7 Overland (essence)</b>	56.023 €	4 m 61	258 ch
<b>Range Rover Vogue V8 (essence)</b>	89.900 €	4 m 95	286 ch
<b>Volvo XC 90 T6 Geotronic (essence)</b>	47.250 €	4 m 80	272 ch
<b>Lexus RX 300 Privilège (essence)</b>	54.150 €	4 m 74	204 ch
<b>Mercedes M 400 CDI</b>	64.856 €	4 m 64	250 ch
<b>Porsche Cayenne S Tiptronic S (Essence)</b>	65.555 €	4 m 78	340 ch

## FURIEUSEMENT

### L'immobilité au quotidien

Il y a moins de dix ans, la Febiac, tout comme d'autres acteurs de la vie économique inquiets des embouteillages grandissants, réclamait à cor et à cri un ministre de la Mobilité. A présent, notre petit pays en compte pas moins de cinq et la situation n'a jamais été pire. Le nombre de soi-disant responsables est déjà un premier handicap. Plus fondamentalement, l'automobiliste moyen a la très nette impression que ce titre n'est qu'une enveloppe vide. Il ne s'agit pas d'un département de prestige comme la Justice ou les Finances. Les grands partis politiques ne se battent pas pour l'obtenir et on y retrouve donc souvent des gens dont l'auto n'est pas la première préoccupation. Le plus ennuyeux est de constater que ce manque d'intérêt semble déteindre sur les exécutants. La police e.a. très motivée par les thèmes sécuritaires semble bien moins empressée lorsqu'il s'agit d'assurer le bon écoulement du trafic. L'autre jour, devant l'église royale de Laeken, en pleine heure de midi, une voiture en panne bloquait méchamment la circulation. Une femme-agent est venue observer le manège, mais sans grande efficacité. Les policiers bruxellois entretiennent pourtant à grands frais à quelques centaines de mètres de l'endroit une flottille de dépanneuses qu'ils envoient à tout bout de champ enlever les véhicules mal stationnés. Pour une fois, une intervention rapide eût été la bienvenue. Il a fallu au moins une heure et demie...

Bruno Godaert

## La marque

Volkswagen, n° 1 traditionnel de l'industrie automobile européenne, a longtemps connu le succès absolu avec un seul modèle, la Coccinelle, puis, pendant quatre générations d'autos, la Golf a suffi au bonheur de la firme de Wolfsburg. La demande pour celle-ci fléchissant, il a fallu diversifier, mais, alors que les petites voitures ont toujours été la spécialité de VW, la marque s'est lancée, à l'étonnement général, dans la course aux plus prestigieux modèles.

## Le modèle

A quelques mois d'intervalle, VW, la voiture du peuple (pardon, la voiture de tout le monde), a sorti deux modèles de plusieurs millions d'anciens francs, la berline Phaeton et le 4x4 Touareg. Celui-ci, commercialisé à l'automne 2002, est construit à Bratislava, en Slovaquie, sur une plate-forme commune avec la Porsche Cayenne.

## Les versions

Le Touareg est disponible avec deux motorisations à essence, un V6 3,2 de 220 ch et un V8 4,2 de 310 ch, ainsi qu'avec trois moteurs Diesel, deux moteurs Diesel 2.5 de 163 et 174 ch ainsi que le V10 de 5 litres qui nous occupe. Les prix s'échelonnent de 42.820 à 74.690 €.

Dans tous les cas, il n'y a, chaque fois, qu'un niveau d'équipement.



## La fiche technique

Longueur	4 m 454
Largeur	1 m 928
Hauteur	1 m 703
Garde au sol	30 cm
Poids	2.450 kg
Coffre	de 500 à 1.525 dm <sup>3</sup>
Pneus	255/55R18
Empattement	2,86 m
Moteur	2 turbodiesels à injection directe, 10 cyl. en V, 20v
Cylindrée	4.921 cc
Puissance	313 ch (230 kW) à 3.750 tt/min
Couple	750 Nm à 2.000 tr/min
Transmission	4x4 permanent
Angles d'attaque, de sortie et ventral	33°/33°/27°

## L'équipement

Aide au stationnement	598,95 €
Antibrouillards AV	S
Boussole digitale	108,90 €
Boîte automatique 2x6 rapports	S
Galerie de toit	219 €
Fourreau à skis	199,65 €
Climatiseurs 4 zones	S
Intérieur cuir	S
Jantes en alliage 255/55R18 ou 275/45R19	1.452 €
Lève-vitres électriques	S
Ordinateur de bord	S
Peinture métallisée	S
Projecteurs au xénon	S
Rétroviseurs électriques	S
Suspension pneumatique	S
Filet de séparation	157,30 €
Sièges AV électriques	S
Sièges chauffants	S
Système navigation	S
Télécommande	S
Toit ouvrant	1.188,2 €
Volant réglable hauteur et profondeur	S
Radio CD 11 HP, 300 W	S

## Les chiffres

Vitesse maximale	226 km/h	Consommation sur route	9,8 l
De 0 à 100 km/h	7,8 s	Consommation mixte	12,2 l
Km départ arrêté	28,6 s	Prix achat	74.690 €
Garantie	2 ans, km illimités	Taxe circulat. (24 cv)	3.619,26 €
Consommation urbaine	16,6 l	Taxe mise en circul.	4.957 €



## A l'arrêt



L'esthétique, comme toutes les esthétiques, est discutable, mais, c'est sûr, elle interpelle le passant. A l'intérieur, tout le luxe que nous avons décrit à l'analyse de la Phaeton se retrouve sur la Touareg. Un véritable salon avec mille et une attentions à l'égard des plus délicats. Avec cet engin, VW veut sauter deux crans dans le domaine du confort.

## Sur la route



Si nous n'avions essayé au préalable ce V10 dans le ventre de la Phaeton, nous n'en aurions cru ni nos yeux ni nos oreilles. C'est le top du top en la matière. Alors qu'il s'agit d'un véritable 4x4 de franchissement, le Touareg se conduit comme une véritable grande routière, avec les mêmes performances et le même confort que celui d'une berline. Seul le freinage apparaît parfois insuffisant (l'engin pèse 2,5 tonnes) et le choix des pneumatiques est capital.

## Porte-monnaie



Mieux vaut ne pas y regarder et les avoir quand on convoite un engin pareil! *Quand on aime, on ne compte pas*, le dicton prend ici toute sa valeur. Ou alors, rouler avec des plaques luxembourgeoises. C'est que, outre les trois millions d'anciens francs du prix d'achat, les taxes de circulation et de mise en circulation, la consommation et les équipements additionnels venant s'ajouter à la très riche dotation de base, tout cela a un prix pas piqué des hannetons!

## Le bilan

Dans cette fuite vers l'avant, un peu mégalo, qui veut qu'aujourd'hui un 4x4 de luxe ne soit jamais assez... luxueux, assez imposant, assez performant, assez cher, voire, mais c'est une question de goût, assez beau, Volkswagen a étonné et frappé très fort. Au point de faire trembler sur ses bases l'empereur traditionnel de la catégorie, le Range Rover. Mais ce qui est sûr, c'est qu'avec un pareil moteur Diesel, on peut évidemment oublier tous les blocs à essence du monde. Même si nous le préférons sous le capot de la Phaeton.