

Essai - Volkswagen Touareg ReHybrid : Hybride et onctueux à souhait

Vingt-deux ans se sont écoulés depuis le lancement du Touareg premier du nom. Précurseur dans sa catégorie, Volkswagen n'a jamais caché sa volonté d'offrir un SUV rivalisant avec un véhicule premium et ce n'est pas moins de 1.13 millions d'exemplaires qui ont été produits depuis. Dans sa 3^{ème} génération, le Touareg propose une petite hybridation permettant de rouler en tout électrique sur une cinquantaine de kilomètres et des technologies embarquées ultra-modernes.



- V6, essence, turbo, 2'995 cm³
- 462 ch (340 kW)
- 700 Nm
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 2'590 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'900 x 1'980 x 1'710
- Conso. mesurée : 8.2 l/100km
- Emissions CO₂ : 50 g/km (E)
- dès CHF 108'200.-, mod.essayé: CHF 126'390.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Légèrement restylisé, ce Touareg hybride rechargeable garde une certaine noblesse en conservant son V6. Cette association avec l'électrique lui permet de survivre encore un peu. Mais qu'offre-t-il vraiment face à une concurrence qui sait elle aussi s'adapter ?



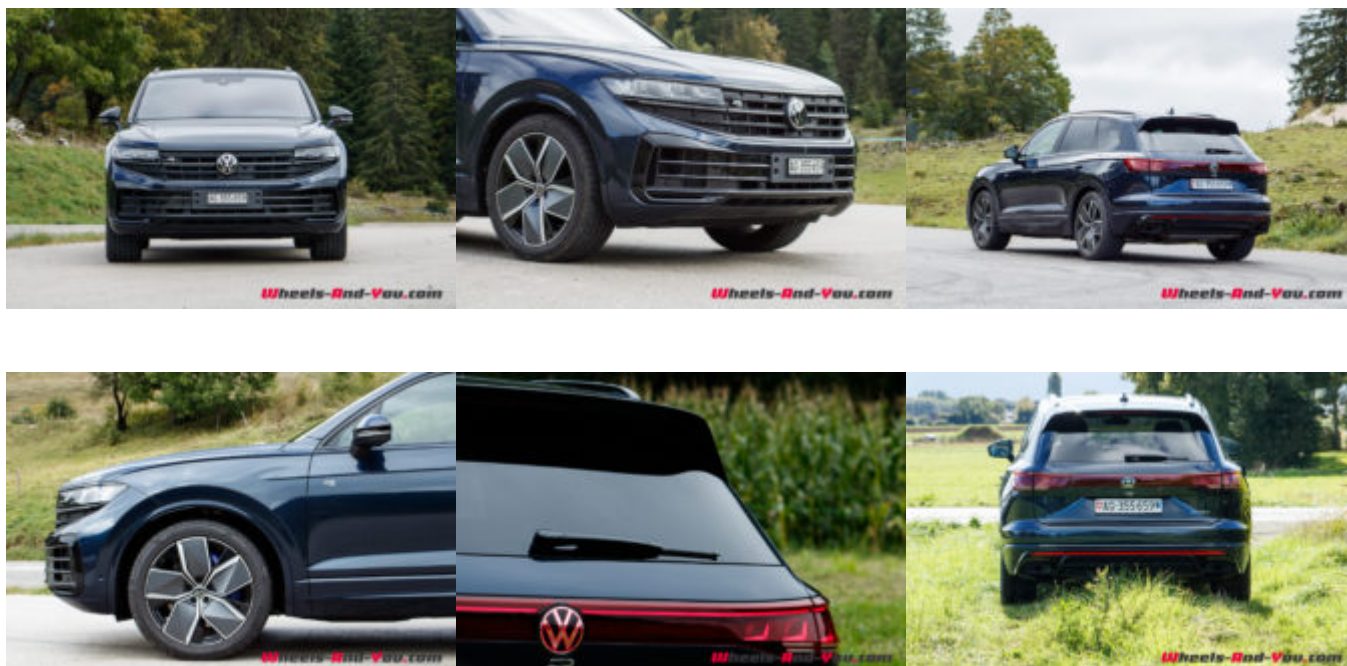
A l'extérieur

Perché sur ses massives jantes de 21 pouces « Leeds », le Touareg en impose toujours autant. Il fait partie du segment des gros SUV.

Peu de courbes pour la version 2024 dont le restylage est surtout visible à l'arrière, avec des feux désormais reliés par un bandeau lumineux qui englobe un logo éclairé du plus bel effet. Sous le bouclier arrière typé R, deux grosses sorties montrent que sa motorisation à la hauteur de sa prestance.

A l'avant, les optiques intègrent la dernière génération de feux matriciels « Matrix HD ». La calandre béante et les entrées d'air ont été légèrement redessinées. Dommage de voir les gaines et câbles qui mènent au radar de stationnement, c'est indigne d'une construction allemande.

La teinte « Meloe Blue Crystal Effect », un bleu foncé très profond, le rend encore plus imposant. Quelques touches de noir laqué (bas des boucliers, rétros et barres de toit) pour le côté luxe et le temps n'affecte guère l'esthétique du Touareg.



A l'intérieur

Avec 4.90 m pour seulement cinq places et un empattement de 2.90 m, les dimensions laissent présager de l'espace à vivre. A son bord, je ne me sens pas étreint et la largeur des sièges en cuir, massants, ventilés et multi-réglables en dit long sur la vocation de voyageur du Touareg. A l'arrière, il y a des rideaux de fenêtre et la banquette est coulissante sur 15 cm. Une astuce introduite par Renault, bien pratique pour augmenter l'espace. Même les grands gabarits sont parfaitement « logés ».

Le Touareg se veut aussi un haut de gamme luxueux par sa technologie embarquée. Derrière le volant multifonctions, on trouve un écran de 12" (Digital Cockpit) à l'affichage personnalisable. A droite, l'écran central de 15" est orienté vers le conducteur. Il intègre de nombreuses fonctionnalités et les réglages du véhicule. Le système d'infodivertissement est intuitif et rapide. Le son distillé par les haut-parleurs est de bonne qualité. Les connectiques USB-C à puissance de recharge de 45W permettent à chacun de gérer son mobile.

Les matériaux, sans être vraiment luxueux, sont de qualité et les assemblages sont parfaits. Néanmoins, à part le cuir surpiqué, le passepoil bleu et quelques effets de capitonnage, l'ensemble est assez triste. L'éclairage multicolore réhausse le ton et, à défaut de gaieté, amène un peu de clarté. Heureusement, la journée, le grand toit ouvrant panoramique illumine l'intérieur.

Très carré et pratique, le volume de coffre est de 610 litres et atteint 1'675 litres banquette arrière rabattue. Les rangements sont nombreux et bien agencés. Seul bémol à ce tableau presque idyllique, le réglage électrique du volant en hauteur et en profondeur disponible uniquement en option premium supplémentaire.



Sous le capot

Le moteur V6 dispose de 450 Nm de couple qui passe à 700 Nm avec le moteur électrique. Il offre une onctuosité de fonctionnement fort agréable. Ce n'est pas par hasard qu'on retrouve cet ensemble dans l'Audi Q8 60 TFSIe et le Bentley Bentayga V6 Hybrid. Avec 340 ch pour le V6 et 136 ch pour le moteur électrique, soit un cumul de 462 ch, le Touareg R eHybrid (PHEV) est le plus puissant jamais produit.

Étonnamment, cet hybride rechargeable opte pour une batterie de seulement 14.3 kWh nets, promettant une autonomie électrique de 51 kilomètres. Pour une fois, elle semble presque atteignable, tout du moins en ville ou sur petites routes plates. De ce côté, la concurrence premium fait mieux, avec des batteries de 25 voire 30 kWh pour 100 kilomètres d'autonomie. Le chargeur embarqué est d'une puissance de 7.2 kW ; il faut 2h15 pour une charge totale sur Wallbox et 8h sur une prise 220V domestique.

Batterie vide sur autoroute, la consommation est de 9.1 l/100km. Elle passe à 12 l/100km litres en ville, 8.2 sur route et 15.5 en montagne. La moyenne est de 11.2

l/100km avec la seule propulsion thermique. Il faut donc recharger tous les soirs pour repartir avec les 51 kilomètres d'autonomie électrique ; j'ai ainsi mesuré une consommation hybride qui tombe à 8.2 l/100km de moyenne.



Au volant

La lourde porte se ferme avec assistance (inclus dans le Pack Design&Comfort). Quelques notes très inspirées par Michael Jackson carillonnent dès que l'on met le contact. Les sièges, fermes mais très confortables, donnent tout de suite le ton. Assis haut, on domine la route. Le « bébé » est large mais la visibilité est bonne. Les aides à la conduite me permettent de m'extraire ou de rentrer dans des places de parking qui paraissent trop petites.

Batterie chargée à 100%, je démarre en mode électrique. Le silence de fonctionnement est impressionnant d'autant qu'en option, les vitres plus épaisses vous isolent du monde extérieur. J'opte ensuite pour un roulage hybride avec rechargement de la batterie dès que son niveau de charge affiche 50%. Ainsi, le moteur thermique ne se met en route qu'à pleine charge. Silencieux et discret, le V6 est un régal et aime tourner autour des 2'000 t/min. A 80 km/h, il ronronne à 1'200 t/min, juste au-dessus du ralenti. Pas besoin d'aller dans les tours car dès les bas régimes, les 700 Nm de couple répondent présent. Associé à une boîte extrêmement douce, je me laisse bercer par les suspensions pneumatiques qui gomment tout. De la grosse bosse aux trous, on ne sent rien. Le Touareg R avale la route et évolue avec volupté.

Dans les virages d'une route de montagne, quelques mouvements de caisse se font sentir qu'il est possible de juguler via le mode Sport qui durcit les suspensions et compense activement le roulis. Notons que ce mode Sport recharge automatiquement la batterie et entraîne une surconsommation non négligeable. La direction n'est pas vraiment directe ; je lui trouve même un peu de flou au point milieu. Très assistée, elle reste lourde et il convient de tenir le volant à deux mains pour en rester maître. Pour moi, c'est le seul défaut de ce Touareg : sa direction dite « intégrale » me déconnecte totalement de la route.

Beaucoup d'aides veillent et assistent - parfois un peu trop - le conducteur. En option à CHF 1'770.-, on peut avoir la vision de nuit et le stationnement automatique via la télécommande. Le Touareg peut également évoluer dans le désert ou tout autre terrain instable. A cet effet, il dispose d'un mode offroad. On peut remonter l'assiette via la molette située sur l'accoudoir et en quelques secondes, le Touareg offre la possibilité de crapahuter hors des sentiers battus. J'ai bien sûr essayé mais après une bonne pluie, les pneus routiers perdaient toute leur adhérence. Pour la descente, l'électronique régule les freins et gère les 2.6 tonnes de l'engin.

Domage peut être de ne pas pouvoir gérer manuellement la récupération d'énergie. La conduite à son volant est fluide, agréable et reposante quel que soit le mode choisi. Le Touareg gère, anticipe et s'adapte.

Ce Volkswagen Touareg est aussi un fabuleux tracteur ; si vous voulez vous rendre à des compétitions hippiques par exemple, il propose une aide au stationnement avec remorque (Trailer Assist).

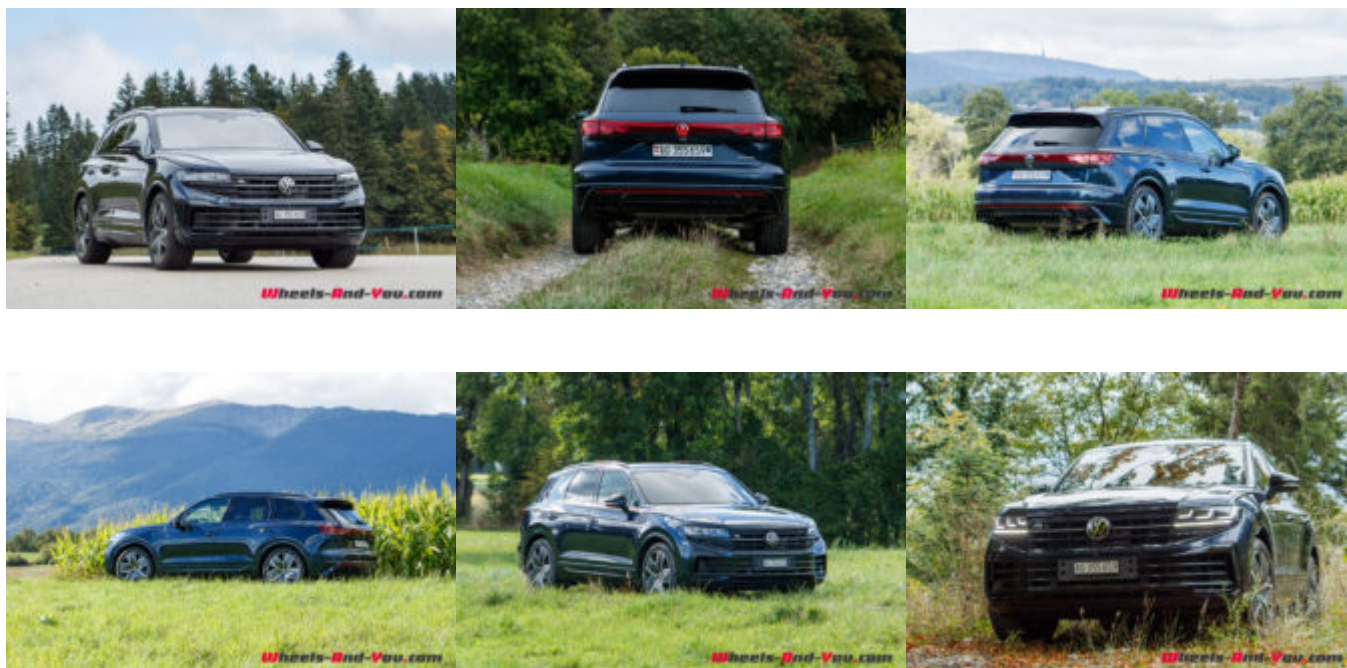
Je ne pouvais terminer sans parler des nouveaux à matrice HD à LED IQ.LIGHT. Dotés d'une technologie inédite chez Volkswagen, le système utilise une matrice de très petite taille regroupant un faisceau de 19'200 pixels. On roule ainsi en permanence avec les feux de route qui occultent les véhicules qui vous entourent. Déjà vu chez d'autres constructeurs, ce système est impressionnant d'efficacité. Le faisceau va même jusqu'à vous indiquer des informations en surbrillance sur le bitume, comme la courbe du prochain virage à droite ou à gauche.



Verdict

Si je devais faire un parallèle avec un plat, ce Touareg R eHybrid (PHEV) serait une crème fouettée, douce et onctueuse à souhait. Onctuosité et modernité sont selon moi les deux adjectifs qui synthétisent le mieux ce vaisseau amiral de Volkswagen. Mais attention, même s'il est d'un haut niveau de confort et de technicité, la concurrence premium est là. Qui plus est, quasiment au même prix mais avec des autonomie électriques souvent supérieures. Cependant, à part l'Audi Q7 PHEV et le BMW X5, les autres, dont le Mercedes GLE et le Volvo XC90 T8, adoptent un quatre cylindres moins agréable. Pour rivaliser, peut-être Volkswagen devrait-elle revoir les tarifs à la baisse et inclure certaines options sans surcoût.

Quoiqu'il en soit, le Volkswagen Touareg R eHybrid demeure un gros SUV avec peu de défauts. Il représente sans doute l'ultime étape avant le passage au tout électrique.



Prix et options - Volkswagen Touareg R eHybrid

Prix de base : CHF 108'200.-

Peinture "Meloe Blue Crystal Effect" : CHF 1'600.-

Dispositif de remorquage inclus Trailer Assist : CHF 1'330.-

Système contrôle pression pneus : CHF 200.-

Head-up Display : CHF 1'270.-

TopCare Service : CHF 4'205.-

Siège avant fonction massage : CHF 1'230.-

Fonction vision nocturne "Night Vision" : CHF 1'770.-

Airbags latéraux supplémentaires : CHF 590.-

Jantes alu "Leeds" 21" : CHF 880.-

VW Garantie+ 4 ans / 100'000 km : CHF 1'200.-

Pack Technique : CHF 4'000.-

Vitres athermique AR : CHF 450.-

Pack Design & Comfort : CHF 3'910.-

Pack voyage : CHF 630.-

Avantage Pack Design & Comfort : CHF -700.-

Avantage prix TopCare : CHF -4'205.-

Avantage Pack technique : CHF -320.-

Prix TOTAL : CHF 126'390.-



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen Touareg R eHybrid, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Volkswagen ID.7 : La bonne ID pour les gros rouleurs ?

Essai - Volkswagen Amarok PanAmericana : Les Allemands cèdent du terrain aux Américains

Essai - Volkswagen ID. Buzz : Un bonbon géant qui donne le sourire

Essai - Volkswagen Polo GTI : La fourmi a bien grandi

Essai - Volkswagen ID.5 GTX : Un simple ID.4 coupé ?

Essai - Volkswagen Caddy California : Que penser du micro camping-car ?

Essai - Volkswagen ID.4 Pro Performance : Électrique de taille moyenne qui trompe les apparences

Essai - Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion : Du tout chemin entre break et SUV

Essai - Volkswagen Arteon Shooting Brake R : L'esthétique ne fait pas tout

Essai - Volkswagen Golf 8 R : Affûtée et civilisée

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

Essai - Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Essai - Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

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

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

Nouveauté - Volkswagen Tayron

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Présentation - Volkswagen ID. 2all

Nouveauté - Volkswagen ID. Buzz

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

Nouveauté - Volkswagen ID.4

Nouveauté - Volkswagen Golf Variant

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



