

Volkswagen Project D

Lors du salon de Francfort en 1999, la marque Volkswagen surprend tous les observateurs en présentant l'étude d'un modèle de prestige de grand gabarit, précisant qu'il s'agit bien d'un moyennant quelques aménagements ; d'une voiture destinée à être produite dans une nouvelle usine en verre à construire à Dresde.

Environ 365 millions de marks ont, depuis, été investis dans ce projet, l'usine sera inaugurée en grande pompe dans quelques semaines et près de 800 personnes y assembleront dès le début de l'année prochaine jusqu'à cent berlines par jour, soit plus de vingt mille voitures par an. Volkswagen ne manque, donc, pas d'ambition en s'attaquant à un créneau nouveau pour la marque. Ni d'arguments, d'ailleurs.

Cinq moteurs au menu

Par rapport à l'étude exposée il y a un peu plus de deux ans, les modifications apportées au modèle définitif sont relativement mineures, en tout cas dans le domaine technique. Ainsi, le W12 de 6 litres (420 ch et 550 Nm) figure bien au programme, de même que l'impressionnant V10 TDI de 5 litres (313 ch et 750 Nm), ces deux moteurs étant combinés d'office à une nouvelle transmission automatique à 6 rapports, une suspension pneumatique (4 System) caractérisée par un amortissement variable en continu (la régulation électronique est gérée par cartographie) et une transmission intégrale (4 Motion). Trois autres moteurs sont prévus, dont un V6 de 3,2 litres (241 ch et 315 Nm), mais VW précise que ces moteurs (V8 TDI et W8 pour les deux autres?) ne pourront bénéficier de la transmission intégrale qu'en option. A noter que, lors du lancement du modèle, seuls le V6 et le W12 seront immédiatement disponibles.

Les promesses faites à l'époque ; tout ne sera que superlatif! ; en ce qui concerne la sécurité (avec, entre autres, des airbags partout) ou l'équipement (nouveau type de climatisation, centre d'infotainment, choix et mise en œuvre des matériaux) sont tenues. Le patron du style de Volkswagen AG, Harmut Warkuss, insiste sur le fait que les concepteurs ont évité de surcharger l'habitacle d'éléments de commande, privilégiant le caractère logique, compréhensible et intuitif pour l'accès aux applications des systèmes.

Dans le domaine de la fabrication, il faut noter que les portières (avec un procédé de coulée sous pression et de soudure au laser), le couvercle de coffre et le capot du moteur sont en aluminium, tous les autres éléments de la carrosserie étant en acier intégralement galvanisé. Cette imposante berline garantirait par ailleurs de nouveaux standards d'habitabilité, tant à l'avant qu'à l'arrière, avec une longueur de 5055 mm et une largeur de 1903 mm (soit respectivement 350 et 203 mm de plus qu'une Passat).

Un air de grosse Passat

Cette référence à la Passat risque de faire grincer des dents du côté de Wolfsburg, mais cette berline, toute prestigieuse soit-elle, devra malgré tout combattre l'image de grosse Passat qu'elle arbore. Le communiqué de l'usine précise pudiquement que « cette berline de prestige s'inscrit dans la philosophie de design typiquement Volkswagen qui se veut pur et expressif ». Certes, en plus des généreuses dimensions, le capot plus marqué, la calandre chromée, les projecteurs avant (des doubles phares au xénon) et les blocs optiques arrière (intégrant des diodes lumineuses), entre autres détails, caractérisent cette automobile de luxe, mais l'étude originale avait plus de caractère, surtout l'arrière, alors en forme de coupé...

Source : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le vendredi 26 octobre 2001

Consultable en ligne : <http://archives.cafeduweb.com/lire/521-volkswagen-project-d.html>