

Volkswagen Tiguan 1.4 TSI 150

« 'ti » grand

Quand on a déjà un SUV dans la gamme mais que l'on veut une plus grosse part du gâteau, comment fait-on ? On propose un SUV compact pardi ! Une version qui reprend les qualités du grand... mais en plus p'«ti».

Le SUV est une formule qui marche. Loin des rustiques « quatre-quatre » ou des « trucks » à l'américaine, les « Sport Utility Vehicles » connaissent un succès toujours grandissant. Tous les constructeurs généralistes (avec plus ou moins de clairvoyance et donc de promptitude) ont ouvert leur gamme à ces encombrants engins. Oui mais voilà, quand on a connu l'ivresse de la réussite (c'est notamment le cas pour Volkswagen avec son Touareg qui

s'est écoulé à plus de 300.000 exemplaires en quatre ans), on ne peut s'empêcher de renouveler l'expérience. La deuxième étape est donc celle du SUV compact. Pour reprendre les termes du responsable marketing de Volkswagen, « Les clients le demandent et nous sommes capables de le faire. Alors pourquoi s'en priver !? ».

Avis partagé

Passons rapidement sur l'appréciation esthétique du Tiguan car il y a comme un petit détail qui nous chiffonne au niveau des proportions mais remarquons la présence de deux faces avant différentes. La version classique pos-

sède un spoiler avant traditionnel avec des ouïes d'aération descendant bas alors que la version off-road baptisée « Track & Field » affiche une partie basse de pare-chocs beaucoup plus inclinée (on y reviendra plus loin). Pour être complet, mentionnons les mensurations du Tiguan : 4,43 mètres de long, 181 centimètres de large et 1.670 millimètres de haut. Par rapport à la concurrence, il rend 14 cm en longueur et 4 cm en largeur au BMW X3 alors qu'il est plus haut d'un centimètre. Plus court, plus étroit mais plus haut... voilà peut-être la clé de notre problème de proportions !

Prix : 27.510 € TVAC
Puissance : 150 ch
V-max : 192 km/h (limitée électroniquement)
Conso. mixte : 8,4l/100km

La Volkswagen Tiguan 1.4 TSI 150 en quelques chiffres

- **Moteur** : 4 cylindres, Twincharger; 1.390cc; 150ch à 5.800tr/min; 240Nm entre 1.750 et 4.000tr/min.
- **Transmission** : aux quatre roues (Haldex).
- **Boîte** : manuelle 6 rapports.
- **L/l/h (mm)** : 4.427/1.809/1.683
- **Poids à vide (kg)** : 1.546
- **Volume du coffre (l)** : 505
- **Réservoir (l)** : 64
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 9,6



Les proportions ne sont pas les mêmes que celles du Touareg mais l'air de famille est évident.

Tout comme à l'extérieur ou certains angles nous plaisent et d'autres nous laissent un peu sceptiques, dans l'habitacle, l'appréciation est partagée. Commençons par distribuer les bons points : l'assemblage des différentes parties du tableau de bord est soigné et de nombreux espaces de rangements sont présents : sommet de la planche de bord (mais attention aux reflets dans le pare-brise), emplacements pour cartes (de péages autoroutiers par exemple), vide-poches à gauche et à droite du conducteur, porte-gobelets,

Equipements

Le Tiguan n'a rien à envier aux SUV de taille supérieure. On remarque ainsi la présence d'un GPS à écran tactile avec fonction «petit poucet» (pour retrouver son chemin en tout-terrain), d'un toit panoramique, d'un ingénieux dispositif d'attelage pivotant (le crochet se range derrière le pare-chocs et se déplie en un tournemain) et, cerise sur le gâteau, du système d'aide au parking «Park Assist» du Touran (le conducteur ne se soucie plus que de l'accélérateur et du frein alors que la voiture calcule «toute seule» la bonne trajectoire pour effectuer un créneau).

bacs de portières profonds permettant de caler facilement une bouteille d'eau, console centrale accoudoir-rangement... C'est plutôt sur le choix des plastiques que l'on se montre plus circonspect. La bande de plastique moussée traversant la partie haute du tableau de bord ne souffre pas la critique. Par contre, les plastiques durs choisis pour habiller le bas du tableau de bord, les panneaux de contre-portes avant et le sommet des contre-portes arrière sont peu flatteurs. Certes, on chicane, mais n'oublions pas que le prix de base en diesel est proche des 30.000 euros ! Cela dit, il faut avouer que la critique tient surtout lorsque l'on opte pour un tableau de bord deux tons avec une partie basse claire (comme celle qui équipait notre véhicule d'essai). Lorsque les plastiques durs sont noirs, ils apparaissent moins «cheaps».

Comme sur une chaise

Grâce à sa garde au sol plus basse, le Tiguan n'impose pas de «grimper» à bord comme dans un gros SUV. La position de conduite est bonne grâce aux nombreux réglages. Dommage que les sièges de base manquent un peu de maintien à l'avant mais surtout à l'arrière (la banquette est plate). Les caves à pieds à l'arrière sont très profondes, ce qui

permet aux passagers de s'asseoir avec les jambes à angle droit, comme sur une chaise. Côté modularité, on apprécie les sièges arrière coulissants (1/3-2/3) sur 16 centimètres. Par contre, une fois rabattus, ils n'offrent pas un plancher plat (une marche très importante reste présente avec le plancher du coffre). On apprécie tout de même la possibilité d'abaisser le dossier du siège passager avant, ce qui permet d'emmener facilement des objets longs. Le coffre est spacieux (470 litres) et sa forme très carrée le rend facilement utilisable. Par contre, et c'est un gros défaut, la hauteur entre le seuil du hayon et le plancher du coffre est très importante. Cela oblige de soulever très haut la charge afin de la sortir de la soute. Même si nous ne l'avons pas vu, Volkswagen nous a promis qu'un double plancher était prévu sur certains degrés de finition pour palier à ce défaut. Dernier détail : le Tiguan n'est pas disponible avec une roue de secours. On ne propose même pas de galette. Ce sera donc un kit anti-crevaison pour tout le monde !

Boîte malicieuse

Le Tiguan n'est disponible qu'avec des moteurs suralimentés, aussi bien en essence qu'en diesel. En essence, on retrouvera le TSI

- SUV au comportement dynamique
- Capacités en utilisation hors-route
- Moteurs à la page

- Suspensions fermes
- Seuil de coffre peu pratique
- Qualité de certains matériaux



170ch, un petit 1.400cc épaulé par un compresseur et un turbo, qui équipe notamment la Golf GT. Une nouvelle version dégonflée à 150 chevaux de ce moteur servira d'offre de lancement. Un 2.0 TSI 200ch sera également disponible plus tard (attention, si la cylindrée et la puissance sont similaires, ce n'est pas le même bloc que le 2.0 TFSI de la Golf GTI). En diesel, on retrouve les 2.0 TDI 140 et 170 chevaux (disponible plus tard). Pourtant, même si ce sont des vieilles connaissances, il est intéressant de remarquer qu'ils abandonnent ici la technique des «injecteurs-pompes» pour s'aligner sur la concurrence : bienvenue au «common-rail». Nous avons effectué la plus grande partie de notre parcours d'essai avec le 1.4 TSI 150ch. Souple comme un turbo diesel mais sans jamais envahir l'habitacle de vibrations et de bruits «agricoles», il se montre très agréable à manier en ville (mais dans ce cas, notre ordinateur de bord affichait une consommation moyenne d'environ 10 litres : on ne peut pas tout avoir...).

Lorsque la route se libère, le petit TSI offre des accélérations franches au Tiguan (9,3 secondes pour le 0 à 100 km/h) même si on aimerait parfois disposer de plus de couple (240 Nm pour le TSI 150 contre 320 Nm pour le 2.0 TDI 140) lors des relances. Par contre, le maniement de la boîte de vitesses nous a déçus. D'habitude exempte de tous reproches chez VW, la commande de boîte nous a parue mal guidée, imposant de bien décomposer le mouvement. Pourtant, Volkswagen nous confirme qu'il s'agit bien de la même boîte 6 qui équipe la quasi-totalité de la gamme. Bizarre !

Dynamique...

Sur la route, le Tiguan révèle sa véritable facette : être un SUV dynamique ! Lorsque la route se fait sinueuse et que l'on hausse le rythme, le Tiguan ne se montre nullement dépassé par les événements ! Les prises de roulis sont limitées, la direction est précise et la motricité excellente (le Tiguan possède un différentiel Haldex mais une version deux roues motrices est prévue pour l'année prochaine). Le Tiguan a, par contre, un peu de mal à digérer les irrégularités de la route. Cela ne semble toutefois pas nuire à son comportement (la tenue de cap reste bonne sur routes dégradées) mais bien au confort des occupants. Les hautes fréquences (raccords, nids de poules...) sont mal amorties, ce qui ne fait pas du Tiguan un SUV particulièrement confortable. Remarquons également que si les freins sont puissants, ils demandent d'exercer une pression relativement forte sur la pédale.

... et volontaire !

Passons maintenant à la partie «off-road» de notre parcours d'essai. Nous héritons d'un 2.0 TDI 140 «Track & Field». L'occasion de se rendre compte que, malgré la disparition des injecteurs-pompes, le TDI reste relativement bruyant même si l'on note une diminution notable de l'intensité de son «chant» caractéristique (impression à confirmer car nous n'avons pas eu l'occasion de le tester dans la circulation). Outre sa face avant «biseautée» lui permettant d'aborder des pentes plus raides

(l'angle d'attaque est ici de 28 degrés contre 18 pour la version classique), la «Track & Field» dispose d'un mode «off-road» qui modifie certains paramètres pour faciliter l'évolution hors des sentiers battus (sensibilité de la pédale d'accélérateur, freinage automatique en descente, gestion de la boîte de vitesses et du moteur...). Mis en difficulté sur un petit parcours accidenté, le Tiguan nous a surpris par ses capacités à se sortir d'un mauvais pas. D'autant plus que cela ne demande pas le moindre effort. Aucun différentiel à bloquer, l'électronique s'occupe de tout ! Heureusement d'ailleurs, car avec son faible débattement de suspensions, le Tiguan lève facilement la patte !

Jean-François Christiaens

CONCLUSION

Dynamique sur la route mais aussi très capable en tout-chemin «poussé», le Tiguan possède plus d'une corde à son arc. Et même si Volkswagen aurait pu affiner encore son SUV compact (au niveau des aspects pratiques, du confort de roulage et du choix de certains plastiques), voilà un produit qui ne devrait pas être trop difficile à vendre dans les concessions...