

ESSAI

VW TIGUAN LE SUV DES VILLES



LA FAMILLE DES SUV, COMPRENEZ LES VÉHICULES DE LOISIRS DE STYLE TOUT-TERRAIN, NE CESSE DE SE DÉVELOPPER. DERNIER-NÉ DE LA CATÉGORIE : LE VW TIGUAN QUI ALLIE LE STYLE À LA COMPACTITÉ.

Année après année, le marché français des 4x4 et plus particulièrement des SUV (véhicules de loisirs tous chemins avec ou sans transmission intégrale) ne cesse d'afficher des courbes de croissance dont rêve toute l'économie nationale. Absent jusqu'à présent sur ce créneau, Volkswagen a décidé de contre-attaquer en lançant le Tiguan, un petit SUV dont la vocation urbaine est manifeste. Le Tiguan dispose en série, et sur tous les modèles, d'une transmission intégrale 4 Motion. Ce système permet une répartition du couple et de la puissance, allant de 90/10 (90% sur le train avant et 10% sur le train arrière) en condition routière sèche jusqu'à 1/99 dans certains cas extrêmes. Le Tiguan Trendline (entrée de gamme) se contente de ce système. Les autres bénéficient d'une fonction Off Road. En actionnant cette fonction (le contacteur se trouve au pied de la console centrale), de nomb-

**OPTION INNOVANTE :
UN SYSTÈME DE
STATIONNEMENT
AUTOMATIQUE**

reux systèmes électroniques sont mis en action pour aider le Tiguan dans sa progression en terrain difficile : assistance de conduite en descente, dosage plus fin de l'accélérateur, blocages de différentiels immédiats, adaptation de l'ABS, aide au démarrage. Les aventuriers de l'extrême ou du quotidien pourront choisir la version Track and Field qui dispose de ces systèmes d'aide, mais aussi et surtout d'un bouclier avant spécifique permettant ainsi un angle d'attaque des obstacles de 28° contre seulement 18° pour la version classique.

QUE DES MOTEURS SURALIMENTÉS

Qu'ils fonctionnent à l'essence ou au gazole, toutes les mécaniques présentes sous le capot du Tiguan sont des moteurs suralimentés. Au lancement, deux moteurs sont disponibles : le 2.0 TDi 140 ch (turbo

diesel à injection directe par rampe commune) qui devrait représenter la quasi intégralité des ventes en France et le petit 1.4 TSi essence turbo à injection directe qui développe 150 ch. Ces deux motorisations seront prochainement complétées par le 2.0 TSi 200 ch et le 2.0 TDi 170 ch.

Sur route, le Tiguan s'avère d'emblée agréable. Sa qualité de fabrication est excellente, les sièges accueillants et confortables. En revanche, la suspension reste fidèle à la tradition Volkswagen : elle génère des mouvements de caisses (cabrages à l'accélération ou en freinage appuyé, roulis en courbes rapides). En même temps, ces suspensions souples et à grands débattements, nécessaires pour assurer de bonnes performances en tout-terrain, génèrent un confort très ferme avec de nombreuses remontées dans l'habitacle, notamment lors des saignées dans la chaussée. Ce drôle de mélange fait du Tiguan un véhicule que certains trouveront très confortable et d'autres absolument pas.

Cela étant, le comportement routier n'est pas du tout entaché par ces suspensions. La tenue de cap est bonne, tout comme le ressenti au volant via la direction assistée douce et précise. Enfin, le freinage s'avère efficace malgré le poids assez important de la voiture (1 546 kg pour la version la plus légère).

L'habitacle bénéficie de larges surfaces vitrées et quatre adultes trouveront place aisément. Le coffre, d'une contenance de 505 litres, permet de charger sans problème. Le Tiguan peut aussi recevoir, en option, un très intéressant attelage de remorque intégré qui se dissimule sous la voiture et est déployé via une commande dans le bouclier arrière. Il permet de tracter 2,5 tonnes au maximum.

Autre option innovante : le système de stationnement automatique. Le conducteur n'a plus qu'à gérer les gaz pour effectuer un créneau.

Sous des airs de petit Touran, le Tiguan devrait rapidement s'imposer : ses lignes réussies, ses mécaniques efficaces, ses réelles performances en tout-terrain sont autant d'atouts. Reste que, pour les entreprises, le Tiguan affiche un bilan CO₂ moyen avec 189 g/km de CO₂ pour la version TDi 140 ch, d'où une TVS élevée.

■ GUILLAUME GENESTE