

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Après 9 ans de service et plus de 2,64 millions d'exemplaires vendus pour la première génération, le constructeur allemand présentait l'année dernière à Francfort son nouveau Tiguan. Et le terme nouveau n'est pas galvaudé avec une voiture entièrement repensée. C'est même le premier SUV du groupe VAG à utiliser la plateforme modulaire MQB, pionnière à plus d'un titre. Grâce à cette plateforme commune à la plupart des autos de la marque, de la Polo à la Passat, le Tiguan gagne sur tous les tableaux : des proportions plus sportives, un design plus charismatique, des espaces disponibles dans l'habitacle augmentés et une masse réduite de plus de 50 kg.



- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'968 cm³
- 240 ch à 4'000 t/min
- 500 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses à double-embayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 228 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1'795 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'486 x 1'839 x 1'632
- Conso. mesurée : 7.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 167 g/km (F)
- dès CHF 51'200.-, mod. essayé: CHF 68'010.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany

Sur les segments les plus divers, la marque va lancer dans les prochaines années d'autres modèles de SUV innovants et parfaitement adaptés aux différents marchés du monde entier. Pour ce faire, le nouveau Tiguan a même été conçu dès le départ avec deux empattements différents. Le « long » Tiguan et ses 7 places, appelé « Tiguan Allspace », a du reste été présenté au Salon de Genève 2017. Pas moins de sept moteurs développant entre 125 ch et 240 ch sont disponibles. Ces mécaniques sont à la fois plus puissantes et plus efficaces que celles de la version précédente calibrées sur la norme Euro 5. La transmission intégrale est également proposée au travers du nouveau 4Motion Active Control.

Pour cet essai, Volkswagen nous fournit le haut de gamme de son nouveau modèle doté de sa motorisation la plus performante, le 4 cylindres 2.0 TDI qui développe 240 ch et 500 Nm. Le tout est enveloppé dans la finition Highline et surligné par le Pack R-Line donnant un véritable look sportif à ce crossover.



A l'extérieur

Par rapport à la première génération, le nouveau Tiguan semble s'être gavé d'amphétamines avec des dimensions augmentées de 6 cm en longueur, 3 cm en

largeur, un empattement augmenté de près de 8 cm. La caisse rabaissée de plus de 3 cm (2 cm pour les 4Motion) et ces dimensions majorées donnent à l'auto un style nettement plus trapu.

Le bandeau horizontal de la grille de calandre et les phares de type LED (de série sur la version Highline) accentuent le visuel de l'élargissement du nouveau Tiguan. Au-dessus de la grille de calandre et des phares, le capot-moteur s'évase en lignes dynamiques et précises en "V", jaillissant en direction du pare-brise. Ainsi tous les traits verticaux sont tournés vers l'extérieur, soulignant du même coup les mensurations et la puissance de la voiture.

La silhouette est extrêmement marquante avec une ligne de ceinture plus haute que sur le modèle précédent, affirmant ainsi le design de type SUV. Les poignées de portes sont particulièrement bien intégrés dans la ligne de caractère horizontale s'étirant sur toute la longueur du profil. Les ailes joufflues intègrent d'imposants passages de roue surlignés d'élargisseurs en plastique noir, renforçant le mordant de la silhouette.

Le Pack R-Line équipant notre modèle d'essai Highline attise encore la sensation d'agressivité et de dynamisme ! En effet, il propose des pare-chocs avant et arrière englobant d'énormes prises d'airs et des sorties d'échappement de type trapézoïdale chromées, ainsi qu'un imposant becquet arrière couleur carrosserie. Le tout est du plus bel effet, cumulé aux éléments de bas de caisse couleur carrosserie. La baguette design R-Line au niveau des ailes avant et les superbes jantes alu en 20" pouces « Suzuka » signent parfaitement la vigueur de notre modèle de test.

La peinture métallisée, le très réussi Atlantic Blue (option à CHF 850.-), rehausse d'une indéniable classe le design offensif de ce nouveau Tiguan.





A l'intérieur

Grâce à sa nouvelle architecture, la distribution de l'espace à bord de notre Tiguan augmente considérablement avec 26 mm de plus dans la longueur de l'habitacle. Ainsi les trois passagers assis aux places arrière disposent de 29 mm supplémentaire pour l'espace aux genoux, ce qui leur permet de voyager confortablement.

Le coffre a lui aussi gagné en volume. Celui-ci, porté à 615 litres, augmente de 145 litres. Hélas, la batterie étant installée dans le bac à roue de secours, le plancher est haut et l'on perd de la capacité de chargement. La banquette arrière est fractionnable (asymétrique), réglable en profondeur sur 18 cm et l'inclinaison de son dossier est ajustable. Rabattue, elle permet au volume de chargement d'atteindre 1'655 litres auxquels on ajoute la possibilité d'abaisser entièrement le dossier du siège passager avant.

Les matériaux utilisés sont conformes aux modèles haut-de-gamme du groupe VAG, avec des plastiques moelleux ou durs, mais toujours agréables au toucher, et les ajustements sont de haute qualité. Que ce soit sur la finition, l'ergonomie des commandes, les divers rangements, il est difficile de trouver des défauts à ce poste de pilotage où même un volant sport à jante épaisse spécifique est installé.

Les sièges cuir offrent un excellent confort et maintiennent tout à fait correctement, tandis qu'à l'arrière l'agrément est également très bon grâce à l'important espace à disposition. La nouvelle climatisation automatique 3 zones est dotée d'un module de commande séparé pour les places arrière. Dans cet intérieur sentant bon la qualité allemande, j'é mets un petit bémol concernant les tablettes escamotable fixées contre les dossiers en plastoc bon marché !

Le nouveau Tiguan est l'un des SUV les plus évolués du segment A concernant l'infodivertissement avec, de série sur les version Highline, l'affichage tête haute et l'écran Active Info Display de 12,3'' présentant les instruments principaux

entièrement numériques et interactifs. Cinq profils d'informations sont proposés, dont le fameux module Navigation affichant la carte sur l'ensemble de l'écran.



Sous le capot

Le moteur 2.0 TDI de notre modèle d'essai développe 240 ch à 5'000 t/min et surtout 500Nm de couple de 1'750 à 2'500 t/min, cela grâce à la suralimentation effectuée par deux turbos : l'un basse pression et l'autre haute pression. Le moteur marche très fort dès qu'on sollicite la pédale de gaz, mais il sait également rester très doux selon le doigté du pied droit. Les 1'800 kg de l'engin ne se ressentent pas lors des accélérations et les sorties de virages se font sans

aucune perte d'adhérence grâce à la transmission 4Motion. La roue avant intérieure se déleste même légèrement lors des sorties de virage en accélération, notre Tiguan se cabrant comme s'il avait 500 ch !

Même lorsqu'il est lancé sur autoroute, la moindre sollicitation des gaz augmente la vitesse de croisière de 20 km/h avec une facilité digne de moteurs nettement plus gros et permet une vitesse maximale de 228 km/h. Son accélération est puissante pour un SUV de seulement 240 ch et les 100 km/h sont atteints en 6,5 secondes. Cela permet d'offrir un agrément de conduite proche de la perfection, le moteur étant disponible dès les plus bas régimes et délivre sa puissance en souplesse, conservant sa poussée même passés les 3'500 t/min.

La boîte à vitesses robotisée DSG à 7 rapports, obligatoire avec cette motorisation, produit un excellent travail en épaulant au mieux ce moteur puissant et très coupleux. Les passages de rapports savent se faire discrets en mode Confort ou Economique et rapides comme l'éclair en mode Sport !



Au volant

La position de conduite haute et dominante est quasi parfaite avec l'ensemble des commandes tombant bien sous la main. Il faut juste un temps d'adaptation pour la lecture de l'affichage tête haute, ô combien pratique une fois les réglages de la position et du champ de vision finalisés. Le tableau de bord traditionnel a donc été remplacé par l'écran Active Info Display. C'est la version Volkswagen du Virtual Cockpit apparu chez Audi en 2014 sur la TT. Il faut avouer que ce nouveau

système demande une certaine habitude et de bonnes aptitudes dans l'utilisation des nouvelles technologies. Mais une fois les différents menus assimilés, ce gadget peut devenir un argument prépondérant pour l'achat d'une prochaine auto.

Les diverses aides à la conduite fonctionnent à la perfection et l'on se croirait presque au volant d'une voiture autonome. Grâce à la régulation automatique de distance ACC qui adapte la vitesse tout en maintenant la distance de sécurité paramétrée par le conducteur, le Lane Assist permettant de rester dans sa ligne sans avoir besoin d'exercer un effort sur le volant ou le système de freinage d'urgence Front Assist, on se sent totalement en confiance.

Le châssis assez rigide maîtrise correctement la prise de roulis pour un véhicule de ce type. Je suis sincèrement bluffé lors de montées de col avec des passages à des vitesses impressionnantes. L'auto est certainement bien aidée par la monte pneumatique de 20'' en 255 de large. En contrepartie de cette rigidité, le confort de suspension est ferme, mais une fois le mode Confort du système de régulation adaptative du châssis DCC sélectionné, cela reste tout à fait acceptable. On peut effectuer confortablement de longs trajets en famille en bénéficiant un bon plaisir de conduite.

La consommation reste très mesurée malgré les performances du moteur, notre essai se soldant par une consommation moyenne juste en-dessous des 8 litres sur des trajets mêlant centre-ville, autoroute et cols de haute montagne.





Verdict

Avec un ramage conforme à son plumage, ce nouveau Tiguan équipé du pack R-Line et sa motorisation bi-turbo diesel de 240 ch ne trompent donc pas le conducteur. Par rapport à la première génération, ses nouvelles dimensions et son design gagnent en modernité et en dynamisme. L'habitabilité intérieure augmente sans pénaliser de poids de l'auto !

Notre véhicule d'essai serait le modèle idéal pour l'achat d'un SUV de ce type, avec cet "Atlantic Blue" métallisé qui donne de la classe à son look rageur et pourvu de toutes les options qui vont bien. Mais voilà, nous sommes dans le groupe VAG, et les options sont nombreuses. Il faudra un porte-monnaie bien rempli pour s'offrir un Tiguan configuré comme celui de notre essai.

Si l'entrée de gamme et ses 125 ch sur les roues avant exclusivement débute à CHF 28'550.-, le modèle équipé du moteur 2.0 TDI de 240 ch commence à CHF 51'200.- en finition Highline (offrant de série l'écran numérique Active Info) pour atteindre plus de CHF 70'000.- optionné tel que notre très attirant modèle d'essai. Le Pack R-Line, le paquet technique, le toit panoramique, les jantes alu Suzuka 20", la peinture métallisée "Atlantic Blue", l'intérieur Cuir "Vienna" R-Line, tout cela fait considérablement gonfler la facture...

Une bien belle auto donc, mais une addition salée, très salée, surtout comparée à aux prix de ses concurrentes comme le BMW X1 ou l'Audi Q3 avec un écart de tarif de près de 10%. Sans parler de son petit cousin, le Seat Ateca et ses

dimensions extérieures quasi identiques pour un prix 40% meilleur marché à finitions pratiquement égales.

Ce nouveau Tiguan est donc une réussite. Grâce à son moteur diesel bi-turbo fougueux et débordant de couple mêlé à un châssis sportif, il distille in indéniable plaisir de conduite. Son espace permet d'accueillir confortablement ses occupants dans un intérieur d'une qualité sans faille. Mais tout cela à un prix, et l'on peut déceimment se poser la question : dépenser près de CHF 70'000.- pour un VW Tiguan, est-ce vraiment raisonnable ?



Prix et options - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDi R-Line

Prix de base : CHF 51'200.-

Peinture métallisée « Atlantic Blue » : CHF 850.-

Intérieur Cuir « Vienna » R-Line : CHF 2'230.-

Pack R-Line « Extérieur et Intérieur » : CHF 3'000.-

Jantes alu Suzuka 20" : CHF 670.-

Toit panoramique : CHF 1'830.-

« Easy Open » + « Easy Close » : CHF 380.-

Système audio « Dynaudio Excite » : CHF 930.-

Paquet technique : CHF 2'440.-

Filet de séparation : CHF 320.-

Dispositif de remorquage escamotable : CHF 1'300.-

Assistant dispositif de remorquage «Aera View» : CHF 350.-

3 prises USB : CHF 20.-

Préparation portable Business : CHF 100.-

«VW Media Control» : CHF 80.-

Service d'appel d'urgence : CHF 410.-

VW Garantie+ 4ans / 100'000 : CHF 1'130.-

Pack Fleetline : CHF 3'750.-

Prime Allstar : CHF -1'500.-

Avantage client Fleetline : CHF -1'480.-

Prix TOTAL : CHF 68'010.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDi R-Line, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 Chouquette !

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

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



