Essai – Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Depuis 2003, le Touran de VW vient combler l'écart qui sépare la Golf du grand Sharan. Segmenté comme monospace compact, il a, au fil des versions successives, considérablement augmenté de volume. Une troisième rangée de sièges dans le coffre a notamment été ajoutée. Devenu donc voiture familiale de référence, il se doit de proposer des prestations à la hauteur de la concurrence pour conserver sa place sur le marché.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'395 cm^3
- 150 ch à 5'000 t/min
- 250 Nm de 1'500 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 209 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'478 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'527 x 1'829 x 1'628
- Conso. mesurée : 6.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 126 g/km (C)
- dès CHF 32'550.-, mod. essayé: CHF 47'260.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Un VW Touran, c'est le genre de véhicule que l'on ne remarque pas et pourtant, quand on y prête attention, c'est un modèle très présent dans le paysage automobile Suisse.

Pour cette troisième génération, il soigne son look et fait le plein de technologies qui rendent sa conduite plus agréable et plus sûre. Véritable avaleur de kilomètres, le Touran emmène confortablement 5 personnes et une montagne de bagages au-delà des frontières.

A l'extérieur

Avec cette nouvelle mouture, le dessin du Touran s'est surtout adapté au reste de la gamme. Plutôt conformiste et discret, il reprend la ceinture de caisse très marquée de la Passat et du Multivan T6. Tout en ligne droites et en arrêtes marquées, il présente un design assez élégant.

Le nouvel éclairage entièrement à LED est le détail le plus marquant à l'extérieur, depuis la ligne de feux de jour qui souligne le regard des phares jusqu'aux projecteurs qui attirent l'œil. La teinte Atlantic Blue Metallic et les jantes alu bi-tons achèvent ce beau tableau contre, respectivement, CHF 800.- et CHF 300.-. Une somme judicieusement investie pour qui ne veut pas avoir un monospace ressemblant à un monolithe monochrome.

A l'intérieur

L'aménagement intérieur du Touran choie autant le conducteur que les passagers, notamment grâce au grand toit vitré qui illumine l'intérieur en tissu "Noir titane". De nuit, l'ambiance change du tout au tout, avec pléthore d'éclairages sur les garnitures de portes et le tableau de bord. L'ambiance vire ainsi de familiale à chic et feutrée. Seul bémol, le réglage de l'intensité lumineuse n'est pas conçu pour être accessible en roulant. Pensez donc à l'ajuster avant d'entreprendre un long voyage autoroutier.

Un autre aspect de confort concernant tous les passagers est proposé par la climatisation divisée en 3 zones. A l'arrière, la température peut être ajustée via les boutons situés entre les sièges avant.

Très modulable, l'habitacle peut proposer jusqu'à 7 places individuelles. Les deux strapontins dans le coffre n'accueilleront probablement pas d'adulte, mais sont tout à fait adaptés à des enfants. Pour la seconde rangée, ce sont 3 sièges individuels qui coulissent, s'inclinent et se replient pour offrir un volume de chargement atteignant 1'980 litres. Cet énorme volume de chargement est entièrement plat et équipé de série pour arrimer et sécuriser ce que vous transportez avec un filet ou des sangles. Un rangement est même intégré pour y mettre ces accessoires quand ils ne servent pas. Il est à noter toutefois que les sièges ne sont pas amovibles.

La planche de bord regroupe logiquement toutes les fonctions de la voiture. Comme d'habitude chez VW, tout est bien ordonné et se trouve assez facilement. Les fonctions les plus importantes sont regroupées sur le volant, avec un total de 18 boutons faciles à différencier. Le grand écran tactile permet l'utilisation de CarPlay et MirrorLink, ainsi que l'accès au service d'automobile connecté de la marque. Je regrette seulement l'absence d'originalité de cet intérieur qui

ressemble à ceux des autres modèles du groupe, très uniformes les uns par rapport aux autres.

Sous le capot

Le moteur 1.4 l turbocompressé de ce Touran affiche une puissance de 150 ch. Couplé à la boite automatique à double embrayage DSG à 7 rapport, il incite à une conduite coulée et tranquille. Cette transmission demeure un exemple de rapidité et de fluidité. Aucun à-coup ne se fait sentir au passage des vitesses. Avec presque 1.5 tonne à vide, le Touran propose des accélérations et les relances honnêtes, à condition d'avoir sélectionné le mode Sport.

En effet, cette voiture familiale peut ajuster son comportement dynamique selon 4 modes : Eco, Confort, Sport et Personnalisé. En Economique, accélérations et relances sont limitées, la direction plus légère et la climatisation réduite au minimum. En Confort, le moteur est un peu plus présent et la climatisation peut marcher à fond. Enfin, en Sport, la direction est plus directe et le comportement moteur semble plus performant.

Ce nouveau Touran est équipé d'un système Start/Stop couplé au "Auto Hold". Celui-ci freine automatiquement la voiture comme une aide au démarrage en côte. Seulement il modifie aussi le comportement du Star/Stop ! Il ne suffit pas de relâcher le frein, mais il faut aussi mettre un coup de gaz pour que le moteur reparte. Même à la fin de mon essai je ne m'y étais pas habitué.

Au volant

Plaisir de conduite et monospace peuvent sembler antinomiques. Fort heureusement, ce nouveau Touran fait mieux que l'on pourrait imaginer. Il est loin d'avoir la capacité dynamique d'une GTi, mais sa conduite s'apprécie différemment, même en ville où il fait démonstration de son agilité. Bien qu'il mesure près de 4.60m, sa bonne visibilité périphérique met en confiance. Avec l'aide technologique pour les angles morts et le stationnement, il n'y a pas de soucis à se faire, du moment que l'on reste vigilant.

Sur routes de montagne, les palettes au volant de la boite DSG prennent tout leur sens. La direction légère et le rayon de braquage de 11.5m aident aussi beaucoup en épingle, tandis que, sur revêtement défoncé, la suspension assez souple fait son office pour rendre le voyage agréable. C'est lorsqu'on élève le rythme sur un parcours sinueux que les ressors montrent leurs limites. Le Touran est alors sujet au roulis et au sous-virage.

C'est sur les longs trajets autoroutiers, ou du moins sur les grands axes, que ce monospace s'illustre. Dans l'habitacle parfaitement insonorisé, les kilomètres défilent sans difficulté. Avec le régulateur de vitesse actif, la route a toute notre attention et la conduite est plus reposante. Après 2 heures de voyage, l'ordinateur de bord se rappelle à votre bon souvenir pour vous suggérer une pause. C'est tout juste si l'on voit le temps passer. Enfin, ça, c'est dans le monde merveilleux du voyage sans passagers. Des enfants installés à l'arrière sans système de divertissement auraient trouvé le temps long. Il y a bien une tablette sur le dossier des sièges avant, fort pratique, mais pas directement divertissante.

Durant mon essai, j'ai pris le temps de comparer les modes Confort et Eco. Outre les aspects détaillés plus haut, je voulais voir une différence concrète. En faisant le plus de types de routes possible et en respectant une parité entre les modes, j'ai relevé une différence de 0.7 l/100km à la pompe. En Eco, j'ai calculé 6.5

l/100km, tandis qu'en mode Confort ce sont 7.3 l/100km qui ont été consommés. Les 5.5 litres promis en cycle extra-urbain semblent bien utopiques.

Verdict

Le segment du monospace compact est très disputé. Le Renault Scenic, véritable pionnier du genre, débarquera sous peu avec sa quatrième version. Un modèle de plus qui voudra faire de l'ombre au VW Touran. Tous les départager n'est pas chose aisée, ils présentent tous la meilleure habitabilité possible et, bien souvent, ce sont des détails qui font la différence. Ce qui sépare le Touran du reste de la production, c'est d'abord sa boite DSG dont la douceur et la rapidité sont sans égal parmi les boites automatiques conventionnelles.

Ensuite il y a l'habitabilité : optimisée pour 5 personnes, elle permet de transporter encore deux enfants sur la troisième rangée. Seulement le volume utile du coffre est alors extrêmement réduit. En chiffres, le volume transportable n'est ni ridicule, ni le plus impressionnant de la catégorie, seulement ces nombres sont un minimum et un maximum. Les données sont difficiles à rassembler pour dire que ce modèle du marché a le plus gros volume en fonction des places auxquelles il faut renoncer pour l'obtenir.

Enfin, il y a l'offre étoffée d'aides à la conduite, le style moderne et discret, ainsi que l'ambiance intérieure sobre et chic qui pourraient faire pencher la balance, à condition d'accepter des tarifs plus très populaires après l'ajout des diverses

options. C’est à croire que la marque s’embourgeoise, tandis que, par ailleurs, le groupe VAG n’hésite pas à proposer des voitures très similaires aux noms de marques différentes. Ne serait-il pas intéressant de voir apparaître un cousin du Touran chez Seat ou chez Skoda ? A l’image du Sharan et du Alhambra, le modèle s’ouvrirait à une nouvelle clientèle.

Mais pour l’heure, je peux dire qu’une fois le conducteur familial mis en situation, le choix du Touran semble évident. Même en tant que passionné, j’ai passé du bon temps à son volant. C’est peut-être ça, devenir raisonnable.

<u>Prix et options – Volkswagen Touran “Highline” BlueMotion 1.4 TSI 150PS DSG7</u>

Prix de base : CHF 37’350.-

Peinture Atlantic blue Metallic : CHF 800.-

Assistant de voie Side Assist : CHF 590.-

Jantes alu 17″ Valelunga : CHF 300.-

Pré-installation téléphone mobile “Confort” : CHF 390.-

Porte de coffre motorisée : CHF 410.-

Park Assist : CHF 300.-

Accès main libre : CHF 390.-

Système anti-vol “Plus” : CHF 480.-

Pack Fleetline : CHF 3’280.-

Prix TOTAL : CHF 47’260.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen Touran.

A lire aussi

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 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