Essai VW Tiguan R 2.0l TSI 4MOTION : sportif et familial ?

écrit par Nicolas Vandersleyen

Du Tiguan R-Line au Tiguan R, il n’y a qu’un pas?

Oui mais un pas de géant ! « R », ce sigle on le connait déjà chez VW allez-vous me dire. Oui, en effet, le Tiguan était déjà doté d’une finition « R-Line » avant son facelift de fin 2020. A ce moment-là, il ne s’agissait que d’aspect esthétique, la mécanique restait exactement la même que dans les autres Tiguan. Lors de son restylage, les Ingénieurs de Wolfsburg ont eu la brillante idée de pousser le vice plus loin et de transformer cette finition R-Line en version R. Ici plus question de modifier uniquement les aspects esthétiques, le moteur, les suspensions, le châssis, les freins, l’échappement, les sièges, tout est passé par la case : « préparation sportive » ! De quoi **allier le meilleur des deux mondes en proposant un SUV familial mais aussi à caractère sportif** pour qui veut se procurer de bonnes sensations de conduite de temps en temps.

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW Tiguan R : qu’est ce qui change?

Motorisation et transmission : pas dans la demi mesure !

En effet, ce Tiguan R est doté d’un **moteur 4 cylindres 2.0l turbocompressé essence permettant de développer 320 chevaux et 420 Nm entre 2100 et 5250 tr/min. De quoi abattre le 0 à 100 km/h en 4,9 secondes. Associé à cela nous avons la boite DSG (dual clutch gearbox) à 7 rapports et une transmission 4Motion repensée**. En effet, les autres modèles R de la gamme VW, comme le Touareg, la Golf ou l’Arteon ont été les pionniers à utiliser cette nouvelle transmission 4Motion. Outre le fait de répartir le couple entre les essieux avant et arrière, celle – ci est également capable de répartir le couple entre les roues arrière gauche et droite (jusqu’à 100% sur 1 roue).

Ce système remplace l’embrayage central : Haldex par le « Performance Torque vectoring » et le différentiel arrière se

muni d’embrayages multidisques pour permettre une meilleure répartition du couple et donc une meilleure agilité. **L’ensemble donne une transmission intégrale très convaincante, les pertes d’adhérence sont très rapidement maitrisées et corrigées, le maintien de route est étonnant et ce système se veut également efficace sur les chemins de campagne** où la motricité est maintenue en envoyant le couple sur les roues ayant de l’adhérence. Bien sûr, la version R, rabaissée de 1 cm par rapport à un Tiguan normal l’handicape un peu plus pour les chemins mais il conserve une garde au sol suffisante.

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
B
AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW Tiguan R : suspensions et freinage

Au niveau des suspensions, VW a décidé d’opter pour une suspension McPherson à l’avant et pour un essieu multibras à l’arrière. Cela dans le but d’avoir une meilleure agilité et rigidité sur route. Associé à cela, les amortisseurs sont pilotés en fonction du mode de conduite choisi mais l’ensemble n’est pas pneumatique. Même si on aurait pu croire que la suspension deviendrait dure et inconfortable dans une version sportive de ce SUV, il n’en est rien. En effet, **VW a réussi à conserver un bon confort pour la conduite de tous les jours** (quoi qu’elle fasse parfois un peu de bruit sur les casses vitesses) malgré les grandes jantes de 20 pouces tout en ayant **un comportement correct en virages rapides et sur routes rapides peu planes. Malgré tout, on n’atteint pas un aussi bon comportement qu’avec une voiture sportive**, notamment lors de freinages sur surfaces déformées, la stabilité se veut un peu mise à mal. Mais bon on ne sait pas tout avoir non plus, il combine déjà très bien l’aspect sportif et familial. D’ailleurs au niveau freinage, les freins avant se voient considérablement améliorés en optant pour des disques ventilés et percés tandis que les freins arrière conservent uniquement des disques ventilés. L’ensemble se veut efficace bien qu’un petit peu plus de mordant n’aurait pas fait de tort.

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW·3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW·3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW Tiguan essayé

Confort et équipement

Une fois derrière le volant on se sent tout de suite bien installé dans **des sièges confortables et bien dessinés badgé R en cuir Nappa** et à réglage électrique (une option à 2710€). A noter qu'il existe une option pour avoir des sièges semi – baquets apportant un meilleur maintien en conduite sportive. Le tableau de bord, quant à lui se veut tout à fait standard en intégrant tout le nécessaire à la conduite et à la sécurité. **Seuls les plastiques durs utilisés laissent un peu à désirer.** Pour une version haut de gamme comme celle – ci, **on aurait espéré une meilleure finition même si l'ensemble est propre et fonctionnel**. Au niveau des aides à la conduite par contre ce Tiguan dispose de l'ensemble des systèmes actuellement en vigueur tel que :

- Cruise control adaptatif

- Affichage tête haute : une option à 555€
- Assistance au maintien de ligne
- Freinage d’urgence
- Assistance au parking
- Vue panoramique « Area view » et caméra de recul : une option à 960€
- Control d’angle mort etc

EN ROUES LIBRES

MENU
Individual
16:02
24.5 °C
HOME
Moniteur de performances
0.02
g
0.70
bar
090
°C
Sélection
Sport
Offroad

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

A cela s’ajoute **un système audio de très bonne qualité**, **signé Harmann Kardon** avec caisson de basse dans le coffre développant jusqu’à 480 Watt (une option à 845€), un toit ouvrant panoramique (une option à 1255€) et un chargement inductif pour smartphone avec connexion Bluetooth (une option à 460€). Bien sûr, **le confort des passagers arrière n’est pas en reste non plus étant donné qu’ils disposent toujours d’une grande place assise et confortable avec une banquette inclinable et coulissante.** De plus **le coffre reste de grande dimension**, de quoi emmener toute la famille en voyage facilement. A noter qu’il existe aussi le Tiguan Allspace disposant de 7 places assises.

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

Ressenti de conduite : l’arbre cache la foret

Une fois parti sur la route avec ce SUV, on ressent tout de suite un bon confort et il est difficile de se faire une idée concrète des capacités du **moteur** sans sortir des villes. En effet, au premier abord, celui – ci **se veut un peu bruyant** (bruit de claquement et sifflement du turbo) **et manque de souplesse et de couple à bas régime** (sous 2000 tr/min) ce qui oblige la boite à constamment changer de rapport ce qui empiète un peu sur le confort. De plus **cette dernière se veut parfois un peu lente à la réaction si on la laisse en « D ».** Lors de démarrages, il faut attendre d’être au moins à 2000 tr/min pour obtenir une accélération correcte.

4000 tr/min

Une fois parti **sur routes rapides** en revanche, **le moteur devient beaucoup plus amusant et peut pleinement s’exprimer.** En effet, c’est bel et bien **au-dessus des 4000 tr/min qu’il offre**

réellement une poussée forte que l’on ressent d’ailleurs bien dans nos sièges. A cela peut venir s’ajouter un son d’échappement un peu amplifié, plus rauque et quelques crépitements si on active de mode « Race ». Dans ce mode, la boite et le moteur sont plus réactifs, les amortisseurs sont plus durs et les clapets dans l’échappement sont activés pour offrir **un joli son**, quoiqu’encore un peu trop discret de l’intérieur. Au début on se demande même si ce n’est pas « simplement » une amplification du son du moteur par les hauts parleurs mais après vérification il s’avère que ce sont bien des clapets situés au bout de la ligne d’échappements. De l’extérieur, la différence est assez flagrante.

Si malgré tout vous souhaitez encore un son plus travaillé et plus audible, une ligne d’échappement à clapets réalisée par le spécialiste Akrapovic est disponible en option.

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

Prix et consommation VW Tiguan R essayé

Pour terminer, **l'alliance fonctionnalité – sportivité est assez bien réussie pour ce SUV.** Il se veut moins cher que les SUV haut de gamme sportif mais sans être aussi travaillé.

Au niveau de la consommation, au terme de notre essai nous avions **une consommation moyenne de 10,4l aux 100 km mais celle – ci monte vite à 15l lorsque l'on s'amuse ou en ville, mais, 8,2 l/100 km sur route normale à environ 100km/h.** Cela reste tout de même élevé pour un 4 cylindres étant donné qu'avec des 6 cylindres essence offrant plus d'agrément, la consommation n'est plus très éloignée. Notons quand même que **le CO_2 émit est de 186 g/km** (WLTP), ce qui est légèrement moins que les dits 6 cylindres. Enfin, au niveau des tarifs, le Tiguan démarre à 31 700 € TVAC mais le Tiguan R démarre à 60 060€ TVAC. A cela il faut ajouter les quelques options, ce qui nous donne **un véhicule essayé à 69 670€ TVAC.**

Taxes VW Tiguan R 2.0l TSI

- **Flandre**
  - TMC : 1284,13€
  - Taxe annuelle : € 422.42
- **Bruxelles et Wallonie**
  - TMC: € 4,957
  - Taxe annuelle : € 439.56
  - Eco malus (en Wallonie): € 500

VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

B
VW-3
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

[Nicolas vandersleyen]