



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