



22 février 2024

## Le best-seller mondial révisé : le Tiguan de troisième génération prend la route

- **Voiture électrique et SUV de voyage : les nouvelles motorisations hybrides rechargeables du Tiguan permettent une autonomie électrique d'environ 100 km, et une autonomie totale supérieure à 800 km**
- **L'hybridation légère en motorisation de base : le nouveau système 48 V convertit l'énergie cinétique en énergie électrique et permet un fonctionnement en roue libre zéro émission**
- **Le haut de gamme dans la catégorie moyenne : la fonction de massage des sièges ergoActive et les phares LED à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT ont été adaptés du Touareg**
- **Nouvelle régulation du châssis : le système DCC Pro avec amortisseurs à 2 soupapes est une nouveauté dans la catégorie du Tiguan, qui offre à la fois un maximum de confort et d'agilité**
- **Philosophie de commande en réseau intelligente : Digital Cockpit, écran tactile, affichage tête haute et assistant vocal avec intégration de ChatGPT**

**Plus efficace que jamais.** Le coup d'envoi du nouveau Tiguan sur le marché européen est lancé. Volkswagen a entièrement repensé la troisième génération de son best-seller, qui s'est vendu à plus de 7,6 millions d'exemplaires, et l'a améliorée dans tous les domaines. Grâce à des progrès notables en aérodynamique ( $C_x = 0,28$  au lieu de  $0,33$ ) et à des systèmes de propulsion très modernes, le nouveau Tiguan fait partie des SUV les plus efficaces de la catégorie moyenne. Quatre des huit versions de moteur sont de nouvelles motorisations hybrides. La gamme s'étend de deux systèmes à hybridation légère à 48 V (eTSI) peu gourmands à deux systèmes hybrides rechargeables de nouvelle génération (eHybrid). Avec une autonomie électrique d'environ 100 km, ces systèmes hybrides rechargeables font du nouveau Tiguan une voiture électrique au quotidien. Sur les longs trajets, l'alliance du moteur électrique et du nouveau moteur à essence de 1,5 litre se distingue en outre par une consommation réduite et une autonomie totale supérieure à 800 km. Et comme toujours sur les Tiguan : une boîte automatique à double embrayage (DSG) de série.

**Catégorie moyenne avec des caractéristiques haut de gamme.** La nouvelle architecture du Digital Cockpit permet une commande intuitive dans l'intérieur

### Press contact Volkswagen

Joke Boon  
PR Manager  
Tél. : +32 (0)2 754.03.95  
joke.boon@dieteren.be

D'leteren Automotive SA/NV  
Maliestraat 50, rue du Mail  
1050 Brussel/Bruxelles  
BTW/TVA BE0466.909.993  
RPR Brussel/RPM Bruxelles



### Plus d'informations

<https://www.dieteren.be/fr>



raffiné du Tiguan. Les systèmes d'aide à la conduite ont été perfectionnés : les systèmes d'aide au stationnement<sup>1</sup> les plus récents permettent, pour la première fois dans le Tiguan, de se garer et de sortir d'une place de stationnement de manière entièrement automatique sur une distance allant jusqu'à 50 mètres<sup>13</sup> et de se garer à distance en utilisant un smartphone. Un nouveau châssis adaptatif baptisé « DCC Pro »<sup>1</sup> renforce par ailleurs le confort et le dynamisme. Le Tiguan adopte de nouvelles fonctionnalités héritées du Touareg, modèle de la classe supérieure, par exemple une fonction de massage pneumatique<sup>1</sup> pour les sièges avant ainsi que les phares à LED à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT<sup>1</sup>. Pour ce qui est du prix, le Tiguan équipé d'un moteur à hybridation légère à 48 V (eTSI) de 96 kW (130 ch)<sup>2</sup> commence à 37 100 euros<sup>3</sup>.

**eHybrid : voiture électrique et SUV longue distance.** Volkswagen a totalement repensé les deux systèmes hybrides rechargeables du Tiguan. Ils développent respectivement une puissance cumulée de 150 kW (204 ch)<sup>4</sup> et 200 kW (272 ch)<sup>5</sup>. Grâce à une batterie de 19,7 kWh au lieu de 10,6 kWh (valeurs nettes), l'autonomie du Tiguan eHybrid en mode tout électrique passe d'environ 60 km à environ 100 km. La batterie peut être rechargée sur une wallbox domestique en courant alternatif jusqu'à 11 kW (au lieu de 3,6 kW précédemment), et jusqu'à 50 kW<sup>6</sup> aux stations de recharge rapide en courant continu durant les déplacements. Tout cela fait du Tiguan eHybrid une voiture électrique au quotidien. En l'Allemagne, le ministère fédéral du Numérique et des Transports a exposé dans une étude<sup>7</sup> que 95 % des trajets en voiture sont inférieurs à 50 km et 99 % sont inférieurs à 100 km, et ces valeurs peuvent être extrapolées aux autres pays industrialisés européens. À l'avenir, tous ces trajets pourront être effectués en tout électrique avec le nouveau Tiguan eHybrid. Une chose est certaine : avec son nouveau système de propulsion, le nouveau Tiguan eHybrid est une voiture électrique qui offre une autonomie totale énorme, sur les longs trajets comme sur la route des vacances, grâce au nouveau moteur 1.5 TSI evo2.

**eTSI : exploitation de l'énergie cinétique.** Volkswagen propose le troisième Tiguan avec deux nouveaux systèmes hybrides légers 48 V. Ces moteurs eTSI développent respectivement 96 kW (130 ch)<sup>2</sup> et 110 kW (150 ch)<sup>8</sup>. La version de 130 ch est utilisée dans la version de base du nouveau Tiguan en tant que motorisation de base innovante, associée à une boîte DSG à 7 rapports. La récupération de l'énergie au freinage permet de charger un alternateur en énergie électrique. Cette énergie est utilisée pour couper le moteur thermique en phase de décélération et en descente. Les deux eTSI disposent d'un système de gestion active des cylindres (ACT). Les moteurs turbo quatre cylindres de 1,5 litre allient en outre un rendement élevé et d'excellentes performances de démarrage.



**TSI et TDI, en traction et transmission intégrale.** Parallèlement aux quatre motorisations hybrides, le Tiguan est proposé avec deux moteurs à essence (TSI) et deux moteurs diesel (TDI) performants. Il s'agit de moteurs à quatre cylindres de 2,0 litres. Les TSI développent 150 kW (204 ch)<sup>9</sup> et 195 kW (265 ch)<sup>10</sup>, tandis que les TDI ont une puissance de 110 kW (150 ch)<sup>11</sup> et 142 kW (193 ch)<sup>12</sup>. Les Tiguan 2.0 TSI de 150 kW et 195 kW ainsi que le Tiguan 2.0 TDI de 142 kW sont dotés de série de la transmission intégrale 4MOTION. Le poids tracté maximal des versions à transmission intégrale est de 2 300 kg. Tous les autres Tiguan sont à traction.

**Design de SUV moderne.** La première génération du Tiguan associait déjà le design plein d'assurance d'un SUV au caractère convivial et sympathique propre à Volkswagen. Ce style caractérise également la nouvelle génération du SUV. Un design résolument nouveau a toutefois été créé à partir de l'ADN du Tiguan : typiquement Tiguan, typiquement Volkswagen et pourtant absolument inédit. La partie avant, plus haute et plus puissante, se démarque. Elle intègre les nouveaux phares LED plus plats. Entre les deux phares, une traverse vitrée, dans laquelle un bandeau de LED est incorporé en option, remplace la grille de calandre classique. Les véritables ouvertures de la calandre se situent dans l'imposant pare-chocs. Dans la partie extérieure du pare-chocs, des « rideaux d'air » assurent également une circulation optimale de l'air. La partie avant au dessin épuré souligne la nette amélioration du coefficient de traînée, qui passe, comme indiqué, de 0,33 à 0,28. Des épaulements athlétiques au-dessus des passages de roue soulignent la silhouette. La taille des roues va jusqu'à 20 pouces<sup>1</sup>. Une nouvelle barre transversale équipée de LED<sup>1</sup> vient souligner l'arrière distinctif du Tiguan.

**Poste de conduite révisité.** Il suffit d'ouvrir les portes du Tiguan pour constater que Volkswagen a également entièrement révisé l'intérieur de son SUV best-seller. Le nouveau design du poste de conduite, avec ses composants de la plate-forme modulaire d'infodivertissement (MIB) de quatrième génération (MIB4), donne le ton. Quelques caractéristiques : commande intuitive, connectivité omniprésente, conception épurée et astucieuse. Parmi ces modules figurent le nouveau Digital Cockpit (cadres numériques antireflet au format « tablette horizontale »), un grand écran d'infodivertissement de 32,8 cm de diagonale (soit 12,9 pouces ; en option : 38,1 cm/15,0 pouces) avec une structure de menu et un graphisme inédits, un affichage tête haute<sup>1</sup> (projections sur le pare-brise) également nouveau ainsi qu'une nouvelle commande multifonction pour sélection de profil de conduite avec écran LCD TFT intégré. Autre nouveauté : l'assistant vocal IDA<sup>1</sup>. Il permet de commander avec une grande facilité de nombreuses fonctions du véhicule et du système d'infodivertissement au moyen d'instructions en langage naturel. L'assistant IDA peut en outre répondre à des questions sur tous les sujets possibles. Le



système accède à cet effet à des bases de données en ligne et, grande nouveauté, à ChatGPT<sup>1</sup> (c'est-à-dire à l'intelligence artificielle, ou IA). ChatGPT sera disponible en tant que mise à jour.

**Qualité et confort perfectionnés.** L'intérieur du Tiguan établit une nouvelle norme pour ce modèle grâce à la qualité de ses matériaux et à son niveau de finition élevé, ainsi qu'à des détails optionnels tels que les surpiqûres et les liserés de couleur contrastante de ses surfaces. Les nouveaux sièges avant ergoActive Plus<sup>1</sup>, dotés d'un réglage lombaire pneumatique à 4 positions et d'un massage par points de pression à 10 chambres, également pneumatique, sont en parfaite accord avec le caractère haut de gamme du SUV. Une fonction permet en outre d'activer automatiquement le chauffage et la ventilation des sièges (en fonction de la température extérieure).

**Versión de base richement équipée.** La troisième génération du SUV est proposée dans la version de base Tiguan, la finition intermédiaire Life ainsi que dans les deux versions haut de gamme Elegance et R-Line. La version de base Tiguan est déjà dotée de série d'éléments tels que le Digital Cockpit, le système d'infodivertissement de 32,8 cm (12,9 pouces), le bloc de commande pour sélection de profil de conduite, le système d'avertissement Car2X, un airbag central supplémentaire (à l'avant) et des airbags latéraux à l'arrière, la Climatronic à 1 zone (climatisation automatique), des ports USB-C d'une puissance de charge de 45 W (à l'avant), des barres de toit noires et des systèmes d'aide à la conduite de série tels que le Side Assist (assistant de changement de voie), le Front Assist (système de freinage d'urgence), le Lane Assist (assistant de maintien de trajectoire), la caméra de recul Rear View et la reconnaissance des panneaux de signalisation. Sont également de série des phares LED et des jantes en alliage léger de 17 pouces<sup>3</sup>.

**Grande amplitude de personnalisation.** Sur le Tiguan Life, la dotation de série est complétée par des équipements tels que la climatisation automatique à 3 zones Air Care Climatronic, le régulateur de vitesse adaptatif ACC, le Park Assist Plus pour les manœuvres de stationnement automatisées, des poignées de porte extérieures éclairées et la projection de motifs par les boîtiers de rétroviseurs extérieurs. Les modèles haut de gamme aux positionnements distincts, à savoir le Tiguan Elegance (raffiné) et le Tiguan R-Line (sportif), disposent en plus de phares LED Plus avec éclairage de virage intégré, de feux arrière LED 3D, de vitres teintées à l'arrière et d'un éclairage d'ambiance à 30 couleurs. Ces deux versions haut de gamme se distinguent en outre par des traits intérieurs et extérieurs spécifiques. Équipé de jantes en alliage léger de 18 pouces, le Tiguan Elegance dispose également de la nouvelle fonction mémoire pour l'assistant de stationnement. Le Tiguan R-Line est quant à lui doté de jantes en alliage léger de 19 pouces et de sièges avant confort sport



spécifiques avec appuie-tête intégré. Comme de coutume chez Volkswagen, les modèles peuvent en outre être personnalisés en quelques clics avec différents packs et options. Parmi les équipements phares figure le nouveau toit ouvrant panoramique à commande électrique, dont la grande surface transparente s'étend jusqu'aux places arrière.

## LA GAMME DE MOTORISATIONS : HYBRIDE LÉGER ET HYBRIDE RECHARGEABLE, ESSENCE ET DIESEL

**eTSI, eHybrid, TSI, TDI.** Au cours de l'année, Volkswagen proposera le nouveau Tiguan avec huit motorisations différentes. La gamme se compose de deux nouveaux moteurs à essence à hybridation légère (eTSI), deux nouveaux moteurs hybrides rechargeables (eHybrid), deux moteurs diesel (TDI) et deux moteurs à essence (TSI). Toutes les motorisations sont couplées de série à une boîte de vitesses à double embrayage (DSG). Les moteurs eTSI (1.5 TSI evo2) développent respectivement 96 kW (130 ch) et 110 kW (150 ch). Les deux nouveaux modèles eHybrid fournissent des puissances cumulées de 150 kW (204 ch) et 200 kW (272 ch). Les deux groupes moteurs TSI 2 litres transmettent des puissances maximales de 150 kW (204 ch) et 195 kW (265 ch) à la boîte DSG. Dans le cas des moteurs TDI, les valeurs maximales sont de 110 kW (150 ch) et 142 kW (193 ch). Les TSI de 150 kW et 195 kW et le TDI de 142 kW seront systématiquement proposés avec la transmission intégrale 4MOTION.

Aperçu de toutes les motorisations du Tiguan :

Type de motorisation	Puissance en kW / ch	Boîte de vitesses	Transmission
<b>Hybride rechargeable</b>			
eHybrid <sup>4</sup>	150 / 204	eDSG à 6 rapports	Traction
eHybrid <sup>5</sup>	200 / 272	eDSG à 6 rapports	Traction
<b>Hybride léger</b>			
1.5 eTSI	96 / 130	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
1.5 eTSI	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
<b>Moteur à essence suralimenté</b>			



2.0 TSI <sup>9</sup>	150 / 204	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
2.0 TSI <sup>10</sup>	195 / 265	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
<b>Turbodiesel</b>			
2.0 TDI	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
2.0 TDI	142 / 193	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION

## ÉLECTRIQUE AU QUOTIDIEN : UNE NOUVELLE APPROCHE DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE

**eHybrid développant 150 kW et 200 kW.** Volkswagen a revu en profondeur la conception de l'eHybrid et l'a doté d'une batterie plus efficace et plus largement dimensionnée (capacité énergétique nette de 19,7 kWh), d'une puissance de charge plus élevée (jusqu'à 50 kW<sup>6</sup>), d'un moteur à essence high-tech (1.5 TSI evo2) utilisé pour la première fois sur des modèles hybrides rechargeables, et d'une nouvelle stratégie hybride. À la faveur de toutes ces mesures, les deux modèles Tiguan eHybrid, d'une autonomie électrique d'environ 100 km, sont des voitures tout électriques pour l'usage quotidien. Ils permettent par ailleurs d'atteindre une autonomie totale supérieure à 800 km sur les longs trajets (les deux autonomies sont des valeurs prévisionnelles). Dans sa version de base, le moteur 1.5 TSI développe une puissance de 110 kW (150 ch) et permet ainsi, en combinaison avec le moteur électrique d'une puissance de crête de 85 kW (115 ch), d'obtenir une puissance cumulée de 150 kW (204 ch). La version haut de gamme du moteur de 130 kW (177 ch) est disponible en option et génère, avec le moteur électrique, une puissance cumulée de 200 kW (272 ch). La version de 150 kW fournit un couple cumulé de 350 Nm, tandis que dans le cas de la version de 200 kW, ce couple atteint 400 Nm. La puissance cumulée la plus élevée et le couple cumulé maximal ne sont pas des valeurs additionnables du 1.5 TSI evo2 et du moteur électrique, mais des valeurs maximales régulées par l'électronique en vue d'une efficacité maximale. Les composants des nouvelles motorisations hybrides rechargeables en détail :

**1.5 TSI evo2 de 110 kW et 130 kW.** La propulsion hybride rechargeable se compose de deux organes de propulsion : le moteur électrique et le moteur à essence suralimenté. Le 1.5 TSI evo2 prend la relève de l'actuel moteur 1.4 TSI. L'évo2 se démarque par de nombreuses caractéristiques de haute technologie, parmi lesquelles le procédé de combustion dit « TSI evo » et un



turbocompresseur à géométrie variable (VTG). La combinaison du cycle de Miller avec le compresseur VTG est une caractéristique technologique unique dans le domaine des moteurs à essence de grande série. Une autre nouveauté réside non seulement dans le fait que le moteur 1.5 TSI evo2 est utilisé pour la première fois dans un système hybride rechargeable, mais aussi dans la puissance maximale de 130 kW, qu'il atteint ici pour la première fois.

**Le cycle de Miller augmente le rendement.** Le procédé de combustion TSI evo, déjà connu depuis le premier 1.5 TSI evo, est reconduit sur la génération TSI evo2. Outre l'optimisation du refroidissement de la chambre de combustion, le facteur décisif est la symbiose entre la suralimentation à géométrie variable et le cycle de Miller (fermeture anticipée des soupapes d'admission avec un taux de compression élevé). Grâce à ce procédé de combustion, le moteur 1.5 TSI evo2 fonctionne avec un rendement très élevé. Il en résulte une réduction de la consommation et des émissions. Parmi les autres paramètres techniques, citons une injection haute pression à 350 bar, des chemises de cylindre avec revêtement au plasma (réduction des frottements internes) et des pistons avec canaux de refroidissement moulés (optimisation de la combustion). Les deux versions hybrides rechargeables du 1.5 TSI développent leur pleine puissance entre 5 500 et 6 000 tr/min et atteignent leur couple maximal de 250 Nm entre 1 500 et 4 000 tr/min.

**Moteur électrique de 85 kW associé à une boîte DSG à 6 rapports.**

Volkswagen utilise une boîte de vitesses hybride optimisée dans le nouveau Tiguan eHybrid : la DQ400e evo. Le moteur électrique est intégré dans cette boîte DSG spéciale à double embrayage à 6 rapports. Le moteur électrique de 85 kW portant la désignation HEM80evo développe un couple de crête de 330 Nm. Le moteur électrique forme une unité compacte avec la nouvelle DQ400e evo.

**Batterie haute tension de 19,7 kWh.** Le nouveau Tiguan eHybrid permettra des autonomies électriques WLTP d'environ 100 km. Auparavant, cette valeur était d'environ 60 km. Cette augmentation significative est obtenue grâce à une nouvelle batterie haute tension. Par rapport aux modèles précédents, sa capacité énergétique nette est passée de 10,6 à 19,7 kWh (capacité brute : de 13,4 à 25,7 kWh). La batterie est dotée d'une nouvelle technologie de cellules pour les 96 modules ainsi que d'un système de refroidissement par liquide externe. De plus, la batterie lithium-ion étant positionnée en amont de l'essieu arrière, il en résulte une répartition équilibrée des masses en interaction avec le groupe motopropulseur positionné à l'avant (moteur électrique, DSG, TSI).

**Recharge allant jusqu'à 50 kW<sup>6</sup>.** Le flux de puissance entre la batterie et le moteur électrique est géré par une nouvelle électronique de puissance. Elle



transforme le courant continu (CC) de la batterie en courant alternatif (CA) destiné au moteur électrique. De plus, le réseau de bord 12 V est alimenté par un convertisseur CC/CC. Grâce à un chargeur de batterie également nouveau, il est désormais possible de recharger jusqu'à 11 kW au lieu de 3,6 kW à des points de recharge CA, comme une station de recharge domestique (wallbox). Une batterie déchargée est ainsi rechargée à 100 % en 2 heures 45 environ (valeur prévisionnelle). Pour la première fois, les systèmes hybrides rechargeables permettent également une recharge à des bornes de recharge rapide en CC jusqu'à 50 kW<sup>6</sup>. Dans ce cas, une batterie déchargée jusqu'à 10 % est rechargée jusqu'à 80 % en 23 minutes environ (valeur prévisionnelle). En déplacement, l'état de charge de la batterie peut désormais être maintenu sur cinq niveaux sélectionnables, par exemple pour rouler en mode électrique dans une zone à faibles émissions sur le lieu de la destination.

### **EXPLOITATION DE L'ÉNERGIE CINÉTIQUE : L'HYBRIDE LÉGER 48 V, UNE NOUVEAUTÉ SUR LE TIGUAN**

**Moteurs eTSI de 96 kW et 110 kW.** Tous les automobilistes ne disposent pas d'une borne de recharge domestique. Mais avec le Tiguan eTSI de 96 kW (130 ch) ou 110 kW (150 ch), Volkswagen leur offre, à eux aussi, la possibilité d'utiliser l'énergie électrique : il s'agit ici du courant généré par la conversion de l'énergie cinétique, grâce à la récupération de l'énergie au freinage. Le système à hybridation légère, utilisé pour la première fois sur le Tiguan, rend cette fonctionnalité possible. Comme pour les hybrides rechargeables, le moteur 1.5 TSI evo2 constitue ici aussi la pièce maîtresse du système. L'eTSI est couplé à une batterie lithium-ion de 48 V et à un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V, qui fournit une puissance de 14 kW et un couple de 56 Nm. Le système 48 V agit comme une sorte de booster (fonction surcouple temporaire), garantissant ainsi de très bonnes performances au démarrage. Parallèlement, la technologie permet de désactiver complètement le moteur 1.5 TSI evo2 et donc de passer en mode roue libre ainsi que de conduire temporairement en mode électrique. Résultat : jusqu'à 0,5 l/100 km de consommation en moins.

**Les détails techniques du moteur eTSI.** En plus de caractéristiques techniques telles que le procédé de combustion TSI evo et le compresseur à géométrie variable, le moteur 1.5 TSI evo2 de 250 Nm est également équipé, en sa qualité de moteur eTSI, du système de gestion active des cylindres ACTplus (à la différence de son équivalent utilisé dans les modèles eHybrid). L'ACTplus permet de désactiver deux des quatre cylindres du moteur aussi souvent que possible, en fonction de la situation de fonctionnement. La conception du moteur permet la suppression de l'alimentation en carburant des deuxième et



troisième cylindres à des vitesses et charges faibles et moyennes. Dans les cylindres actifs, le rendement augmente, tandis que les cylindres passifs sont entraînés pratiquement sans perte. Une pression sur l'accélérateur les réactive immédiatement. Par rapport à la première génération de 1.5 TSI evo, cette désactivation et activation des cylindres a été encore améliorée afin de garantir un fonctionnement harmonieux du moteur.

**Le fonctionnement du moteur eTSI.** la technologie 48 V permet de transmettre des puissances électriques plus élevées grâce à des sections de câble plus petites que celles des systèmes haute tension ainsi qu'à une batterie compacte présentant donc un faible poids additionnel. Par rapport aux véhicules uniquement équipés de la technologie 12 V, cela permet de récupérer une quantité d'énergie nettement plus importante lors du freinage ou de la décélération. L'énergie stockée dans la batterie lithium-ion de 48 V sert à entraîner un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V et à alimenter le réseau de bord de 12 V par le biais d'un convertisseur CC/CC. L'alterno-démarrreur à entraînement par courroie, refroidi par eau, joue le rôle d'alternateur et de démarrreur. Il fait en même office de moteur électrique compact qui augmente instantanément le couple d'entraînement au démarrage. La puissance de l'alternateur est transmise par l'entraînement par courroie. De plus, il redémarre le moteur à combustion coupé pendant la conduite. Au final, la propulsion à hybridation légère 48 V allie de faibles valeurs de consommation et d'émissions à une très bonne performance de démarrage au quotidien.

### **POUR LE REMORQUAGE : TSI ET TDI AVEC TRANSMISSION INTÉGRALE DANS LES FINITIONS HAUT DE GAMME**

**Moteurs à essence et diesel puissants.** Dans le nouveau Tiguan, les moteurs à essence de 2,0 litres de la gamme EA888 evo4 développent une puissance de 150 kW (204 ch) et de 195 kW (265 ch). La version de 150 kW transmet les 320 Nm maximum aux roues avant via la boîte DSG, tandis que la version de 195 kW transmet jusqu'à 400 Nm à la transmission intégrale via la boîte DSG. Volkswagen proposera le turbodiesel actuel de 2,0 litres de la série EA288 evo dans deux versions de puissance sur le Tiguan : 110 kW (150 ch) et 360 Nm ainsi que 142 kW (193 ch) et 400 Nm. Le 2.0 TDI de 110 kW entraîne l'essieu avant, tandis que la version de 142 kW est couplée de série à la transmission intégrale 4MOTION.

**Masse tractable atteignant 2 300 kg.** Pour le système 4MOTION, Volkswagen a développé un nouveau pendule centrifuge qui neutralise les vibrations et améliore le confort acoustique. La dernière version en date de l'embrayage



4MOTION, qui permet une gestion intelligente de l'énergie, est en outre utilisée sur l'essieu arrière : en cas de traction d'une remorque, le profil de conduite « Trailer » est par exemple automatiquement activé afin de gérer de manière optimale la répartition de la force entre les essieux avant et arrière en mode remorque. Équipé d'une transmission intégrale, le nouveau Tiguan est conçu pour des masses tractable pouvant atteindre 2 300 kg. Si le SUV est commandé avec le dispositif d'attelage à déploiement semi-automatique par simple pression sur une touche, l'assistant aux manœuvres avec remorque Trailer Assist est compris dans l'équipement à partir de la finition Life. Lors de manœuvres en marche arrière, ce système ajuste automatiquement l'angle de braquage de la remorque par le biais d'une intervention active sur la direction. Le Trailer Assist épargne au conducteur des réflexions complexes lors de marches arrière, quand il faut braquer à gauche avec le volant pour que la remorque tourne à droite – et inversement.

### **CHÂSSIS ADAPTATIF : UNE NOUVELLE DÉFINITION DE L'AGILITÉ ET DU CONFORT**

**Gestion électronique du châssis.** La plate-forme MQB evo constitue la base d'une nouvelle génération de châssis pour le Tiguan. En plus de nombreuses mesures individuelles, Volkswagen a développé pour ce best-seller une nouvelle génération de la régulation adaptative du châssis DCC : le DCC Pro<sup>1</sup> disponible en option. De plus, le nouveau Tiguan est désormais équipé d'un système de gestion du comportement dynamique du véhicule. Ce système gère les fonctions du blocage électronique de différentiel (XDS) et les composantes de la dynamique transversale des amortisseurs asservis dans le cas du DCC Pro. Par des interventions de freinage spécifiques à chaque roue et à une modification sélective de la fermeté des amortisseurs, les caractéristiques de conduite deviennent plus neutres, plus stables, plus agiles et plus précises grâce au système de gestion du comportement dynamique. L'architecture de base du châssis est constituée d'un essieu avant McPherson et d'un essieu arrière à quatre bras.

**La fonction de base de la régulation adaptative du châssis DCC.** Dans le cas du nouveau et de l'ancien DCC, la régulation active de l'amortissement réagit en permanence aux particularités de la chaussée ainsi qu'à chaque situation de conduite et tient compte de paramètres tels que les interventions de direction, de freinage et d'accélération. L'amortissement idéal pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Le conducteur a également la possibilité de personnaliser le réglage du DCC de très confortable à très sportif. Les composantes de dynamique transversale de la régulation adaptative du châssis sont coordonnées et par conséquent



optimisées par le nouveau système de gestion du comportement dynamique. La régulation adaptative du châssis offre ainsi, en combinaison avec le système de gestion du comportement dynamique, un confort de conduite toujours optimal associé à un excellent comportement dynamique.

**La régulation adaptative du châssis DCC Pro en détail.** Le nouveau système DCC Pro représente une nouvelle amélioration de l'alliance entre la régulation adaptative du châssis et le système de gestion du comportement dynamique. À la différence du DCC déjà connu avec ses amortisseurs conventionnels à une soupape, les amortisseurs du nouveau DCC Pro sont dotés de deux soupapes. Il s'accompagne d'un algorithme de régulation adapté pour le pilotage séparé des phases de détente et de compression. Les amortisseurs à deux soupapes fonctionnent plus rapidement et permettent une meilleure liaison, plus souple, entre la carrosserie et le châssis, tout en optimisant le comportement dynamique grâce à un contrôle encore plus précis des phases de détente et de compression. Jusqu'à présent, les amortisseurs à deux soupapes n'étaient utilisés qu'en combinaison avec des essieux multibras dans les segments supérieurs et de luxe. Leur intégration dans des jambes de force McPherson constitue une nouveauté. Le nouveau système de régulation adaptative du châssis DCC Pro permet d'élargir considérablement la plage entre dynamisme et confort. Cette combinaison de caractéristiques procure au conducteur une sensation de conduite très agréable et très sûre, même sur des chaussées dégradées. La réduction des vibrations de la caisse permet en même temps de réaliser un centrage horizontal extrêmement confortable de la carrosserie.

### **STATIONNEMENT FACILITÉ : FONCTION MÉMOIRE ET COMMANDE À DISTANCE**

#### **Assistant de stationnement avec fonction mémoire et commande à distance.**

Le Tiguan est proposé avec une gamme évoluée de systèmes d'aide à la conduite ultramodernes. Il s'agit notamment du Park Assist Plus<sup>1</sup>, disponible en option ou de série selon la version d'équipement, de la nouvelle fonction mémoire pour l'assistant de stationnement et du Park Assist Pro<sup>1</sup> avec fonction de commande à distance. La fonction de base du Park Assist Plus et du Park Assist Pro est un système qui équipe déjà d'autres Volkswagen. Elle permet le stationnement assisté dans des places de parking en créneau ou en bataille. La sortie assistée d'une place de stationnement en créneau est également possible. Le SUV prend alors en charge l'accélération, le freinage et le braquage<sup>13</sup>. La fonction mémoire du système Park Assist Plus perfectionné est une nouveauté. Avec cette fonctionnalité, le système enregistre les 50 derniers mètres parcourus et appréhende ainsi la situation de stationnement. Une fois le Tiguan à l'arrêt, la manœuvre de stationnement peut être enregistrée.



Lorsque la Volkswagen atteint de nouveau cette position, elle propose automatiquement de se charger de la manœuvre de stationnement<sup>13</sup>. La sortie autonome d'une place de parking<sup>13</sup> est également possible. Il est possible d'enregistrer jusqu'à cinq manœuvres de stationnement. Le stationnement à distance Remote Parking est une autre nouveauté. Grâce au Park Assist Pro et à une application du même nom, il est ici possible de commander le stationnement et la sortie du Tiguan d'une place de stationnement de l'extérieur, et donc à distance<sup>13</sup>.

### EXTÉRIEUR SYMPATHIQUE : UNE NOUVELLE ÈRE DU DESIGN SUV

**Une face avant aérodynamique.** Le Tiguan est un SUV sympathique, et donc une Volkswagen typique. À l'avant, le nouveau Tiguan affiche plus de hauteur qu'auparavant, affirmant ainsi davantage sa présence. Parallèlement, l'avant du véhicule indique clairement qu'il s'agit d'un SUV très aérodynamique, qui présente un coefficient de traînée ( $C_x$ ) de 0,28. En comparaison avec le modèle précédent (dont le coefficient de traînée  $C_x$  était de 0,33), le capot moteur est devenu plus athlétique et sa transition avec les zones des ailes est plus organique. Il plonge progressivement en direction des phares. Alors que la deuxième génération du Tiguan était dotée d'une calandre haute et ouverte de type classique, le nouveau Tiguan arbore, en dessous du capot, une barre transversale vitrée entre des phares LED qui se sont nettement affinés. Selon la version des phares, la surface vitrée à gauche et à droite du logo Volkswagen est dotée d'une bande de LED<sup>1</sup>. Le nouveau Tiguan arbore ainsi un design d'éclairage diurne et nocturne inimitable. La calandre proprement dite, avec les prises d'air, se trouve dans le pare-chocs. Le pare-chocs avant présente, à gauche et à droite, des rideaux d'air à travers lesquels le flux d'air est dirigé vers les passages de roue de manière optimisée sur le plan aérodynamique, ce qui permet également de refroidir les freins.

**19 200 LED dans le module matriciel HD du Tiguan.** Le Tiguan est le premier modèle MQB disponible avec les nouveaux phares LED à faisceau matriciel HD IQ.LIGHT<sup>1</sup>. Le système d'éclairage interactif a également été développé en parallèle pour le Touareg, si bien que l'architecture de base des phares est commune aux deux SUV Volkswagen. HD est l'abréviation de « High Definition », autrement dit une haute résolution des sources de lumière. Dans le cas du Tiguan, il s'agit au total de 38 400 LED multipixels. Chaque phare comporte 19 200 LED multipixels qui éclairent la route et la zone environnante de manière innovante, améliorant ainsi le confort et la sécurité. Chaque phare se compose de trois modules : tout à fait à l'extérieur, le Tiguan est doté d'un module bi-matriciel pour la matrice d'arrière-plan des feux de route. Au centre se trouve le module matriciel HD, avec ses 19 200 LED activables



individuellement qui permettent diverses nouvelles fonctions d'éclairage. Situé tout à fait à l'intérieur, un module de projection de plus petite taille gère l'éclairage statique d'intersection ainsi que l'éclairage tous temps. Les feux directionnels dynamiques sont quant à eux générés par le module matriciel HD.

**Plus de confort, plus de sécurité.** Le conducteur du Tiguan peut activer différentes fonctions d'éclairage. Les phares matriciels LED IQ.LIGHT projettent par exemple une nappe de lumière dans la voie de circulation du Tiguan : la « Lane Light ». Cet éclairage de la voie rend les trajets nocturnes plus confortables, car la nappe d'éclairage très lumineuse suit la voie de circulation avec précision. Le conducteur est également assisté par un éclairage d'orientation dans les zones de chantiers et les passages étroits. Les feux de route permanents non éblouissants constituent un autre atout des nouveaux phares : ils peuvent être activés en permanence en fonction de la vitesse et de la lumière ambiante, car les 38 400 LED pilotables individuellement permettent de masquer, avec une précision jusqu'à présent inédite, les véhicules circulant en sens inverse ou en amont. Le confort et la sécurité de nuit sont considérablement améliorés grâce à un meilleur éclairage de la route et de la zone située devant le Tiguan.

**Une silhouette puissante.** Vu de profil, le design du Tiguan se fait plus expressif et nettement plus athlétique. Alors que le modèle précédent se caractérisait par une ligne de caractère continue à hauteur des poignées de porte, le nouveau modèle présente un *undercut* (décrochage) galbé au-dessus de l'aile avant et de l'aile arrière, créant ainsi des épaulements puissants. Les poignées de porte sont quant à elles positionnées plus bas. Comme pour la face avant, les lignes et les modulations des surfaces sont plus organiques et par conséquent empreintes d'une tension musclée. De plus, le Tiguan présente désormais une taille sportive. Les montants A sont plus plats et, en conséquence, le pare-brise est plus incliné ; le capot moteur semble ainsi plus long et plus puissant. À l'arrière, les montants C sont plus inclinés vers l'avant, ce qui confère au Tiguan une allure plus dynamique. La ligne de toit du nouveau modèle se prolonge par un becquet de toit dépassant nettement vers l'arrière. Associé aux éléments déflecteurs latéraux sur les montants D, il réduit les turbulences à l'arrière et optimise ainsi le comportement aérodynamique. Autre élément parfaitement équilibré sur le plan aérodynamique : les rétroviseurs extérieurs. La gamme de roues et jantes a été entièrement refondue. L'éventail des tailles de jantes va de 17 à 20 pouces.

**Partie arrière avec nouvelle traverse LED.** Le dessin de la nouvelle partie arrière du Tiguan est également caractéristique. Dans la partie supérieure, le grand becquet de toit et les éléments déflecteurs latéraux des montants C



soulignent le style. Une nouvelle caractéristique du design du SUV est le bandeau transversal dorénavant continu des feux arrière LED. Dans les deux finitions haut de gamme Elegance et R-Line, ou en combinaison avec les niveaux d'équipement supérieurs des phares, le bandeau LED qui relie les feux arrière est également éclairé, par analogie avec l'avant du véhicule. Le hayon à commande électrique proposé de série sur le Tiguan Elegance se prolonge jusque dans le pare-chocs. Les deux versions haut de gamme arborent des éléments chromés distinctifs dans la partie inférieure du pare-chocs.

### **INTÉRIEUR CONNECTÉ : DE NOUVEAUX STANDARDS DE QUALITÉ ET DE CONVIVIALITÉ**

**Plus d'espace pour les vélos et les planches.** Le nouveau Tiguan gagne 30 mm en longueur (4 539 mm), mais avec ses 4 mm de hauteur en plus (sans les barres de toit), il dépasse à peine (1 639 mm) le modèle précédent. La largeur (1 842 mm) et l'empattement (2 680 mm) restent identiques. Le volume du coffre de la nouvelle génération montre à quel point l'espace est parfaitement utilisé : bien que la longueur du SUV n'ait que très peu augmenté, le volume de rangement des versions en motorisation eTSI, TSI et TDI a augmenté de 37 litres et atteint désormais 652 litres (en cas de chargement à hauteur des dossiers des sièges arrière). La banquette arrière coulisse dans le sens longitudinal et l'inclinaison du dossier est réglable. L'excellente garde au toit s'est encore améliorée de 9 mm (1 058 mm) à l'avant et de 10 mm (1 022 mm) à l'arrière.

**Poste de conduite de nouvelle génération.** Le nouvel intérieur du Tiguan se caractérise par une qualité encore améliorée et des matériaux encore plus agréables au toucher, un design au rendu très épuré et à l'ergonomie réfléchi pour le tableau de bord, les revêtements de porte et l'ensemble des sièges. Des éléments de commande et des écrans nouveaux, issus de la nouvelle plateforme modulaire d'infodivertissement de quatrième génération (MIB4), sont en outre utilisés. Volkswagen a nettement développé le paysage numérique du poste de conduite par rapport au modèle précédent, notamment au niveau du système d'infodivertissement et de la commande de la climatisation. Les deux fonctionnalités sont désormais réunies dans un seul composant et positionnées beaucoup plus haut dans le véhicule. Avec les cadrans numériques de série, tous les écrans du nouveau Tiguan sont ainsi placés sur un même axe visuel. Parallèlement aux instruments numériques (Digital Cockpit), au système d'infodivertissement et à la commande de climatiseur, l'affichage tête haute a également été révisité. Tandis que le modèle précédent avait recours à un système qui reflétait les informations sur une petite vitre escamotable, le nouveau Tiguan embarque désormais un système baptisé « Windshield Head-



up Display », qui projette les informations sur le pare-brise et donc dans l'espace virtuel situé devant la Volkswagen. Le Tiguan est également le seul modèle Volkswagen à être équipé d'une nouvelle commande de sélection de profil de conduite multifonctionnelle et intuitive.

**Des écrans haute définition.** Le nouvel écran d'infodivertissement de série du Tiguan mesure 285,6 x 160,6 mm (12,9 pouces). En option ou selon la finition, un écran de 332,07 x 185,79 mm (15 pouces) sera proposé. L'écran visuellement indépendant se caractérise par des graphismes et une structure de menu revisités, faciles à utiliser et intuitifs. Un grand nombre de réglages du système peuvent en outre être effectués par le biais de la nouvelle commande vocale IDA. Le Digital Cockpit situé devant le conducteur présente une diagonale d'affichage de 260 mm (10,25 pouces). Grâce à un nouveau revêtement de surface (qui évite les reflets et l'éblouissement), le poste de conduite est plat et intégré au tableau de bord dans le style d'une tablette à l'horizontale, une casquette pare-soleil étant désormais superflue.

**Commande de sélection de profil de conduite, IDA et ChatGPT.** La commande de sélection de profil de conduite élégante et agréable à manipuler réinterprète le 4MOTION Active Control utilisé dans le modèle précédent. La commande multifonctionnelle permet désormais de contrôler non seulement les profils de conduite et les modes de propulsion, mais aussi, pour la première fois, le volume sonore et les « atmosphères » préconfigurées. Dans ces « atmosphères », les réglages de l'éclairage d'ambiance et du système audio se confondent pour créer des scénarios lumineux et sonores des plus variés. Des listes de lecture du service de streaming Spotify, adaptées aux différentes « atmosphères », sont même disponibles sur demande. Les modes Lounge, Energetic, Joy, Minimal et Me peuvent être activés. Lounge fait appel à des couleurs discrètes, des tonalités feutrées et, par exemple, à de la musique classique. Energetic, en revanche, arbore des couleurs plus vives, des sonorités plus marquées et une playlist à l'esprit plus rock. Le nouvel assistant vocal IDA<sup>1</sup> permet en outre de commander très facilement en langage naturel d'innombrables fonctions du véhicule et du système d'infodivertissement, comme le volume audio. L'assistant IDA est en outre capable de fournir des réponses précises à des questions sur tous les sujets possibles. Le système accède à cet effet à des bases de données en ligne et, ce qui est nouveau, à ChatGPT<sup>1</sup> (c'est-à-dire à l'intelligence artificielle, ou IA). ChatGPT sera disponible en tant que mise à niveau.

**Nouveau commodo.** La console centrale offre plus d'espace de rangement, car comme sur des modèles tels que l'ID.7 et la nouvelle Passat Variant, les changements de vitesse s'effectuent désormais via une manette intuitive située à droite sur la colonne de direction : il faut tourner vers l'avant sur « D » pour



avancer, tourner vers l'arrière sur « R » pour reculer, appuyer sur le côté pour activer le frein de stationnement. Du côté gauche, un nouveau commodo multifonction est utilisé pour les fonctions de clignotant et d'essuie-glace. L'espace supplémentaire créé dans la console centrale accueille par exemple deux bacs de recharge par induction pour smartphones (15 W, réfrigérés) et deux interfaces USB-C (puissance de charge de 45 W).

**Nouveaux sièges ergoActive avec massage et climatisation.** Les versions Elegance et R-Line sont équipées de série de sièges confort sport, qui disposent d'une fonction de massage pneumatique par points de pression à 3 chambres dans le dossier, d'un soutien lombaire pneumatique à 4 positions et d'un chauffage de siège. Côté conducteur, c'est un siège ergoActive optimisé sur le plan ergonomique qui est utilisé. La partie centrale des sièges avant et des sièges arrière extérieurs est en microfibre de haute qualité ArtVelours Eco. Les sièges ergoActive Plus pour le conducteur et le passager avant sont disponibles en option pour les deux modèles dans le cadre du pack cuir Vienna. Ces sièges sont à réglage électrique et offrent un massage par points de pression à 10 chambres, une fonction mémoire ainsi qu'une extension coulissante de l'assise de siège. Les sièges ergoActive Plus se caractérisent par ailleurs par une assise et un dossier chauffants indépendants l'un de l'autre, ainsi que par une ventilation de siège. En fonction de la température extérieure, ils permettent en outre une activation automatique du chauffage et de la ventilation de siège. La partie centrale des sièges avant et des sièges arrière extérieurs est ici revêtue de cuir Varenna.

### **VASTE PALETTE DE FINITIONS : ELEGANCE ET R-LINE EN VERSION HAUT DE GAMME**

**Version de base Tiguan.** Comme son prédécesseur, le nouveau Tiguan peut être configuré en quatre finitions : Tiguan, Life, Elegance et R-Line. Elegance et R-Line se positionnent toutes deux comme versions haut de gamme, Elegance étant une finition particulièrement élégante, R-Line une variante sportive. La version de base Tiguan est déjà dotée de série de détails tels que le nouveau Digital Cockpit (10 pouces), l'écran central de 12,9 pouces, la commande de sélection de profil de conduite, le système d'avertissement Car2X, l'airbag central supplémentaire (à l'avant) et les airbags de série à l'arrière, un Climatronic à une zone (climatiseur automatique), de ports USB-C offrant une puissance de charge de 45 watts (à l'avant), de barres de toit noires et de nombreux systèmes d'aide à la conduite. Parmi les systèmes d'aide à la conduite proposés de série figurent le Side Assist (assistant de changement de voie avec assistant de sortie de stationnement), le Front Assist (système de freinage d'urgence), le Lane Assist (assistant de maintien de trajectoire), la



caméra Rear View (caméra de recul) et une caméra frontale pour la reconnaissance des panneaux de signalisation. Des phares LED et des jantes en alliage léger de 17 pouces sont également de série.

**Life est le niveau intermédiaire.** Le Tiguan Life se distingue notamment par les caractéristiques supplémentaires suivantes : Climatronic à 3 zones, sièges confort à l'avant, plancher de chargement variable (réglable sur deux niveaux), Park Assist Plus avec système d'aide au stationnement (assistant de stationnement), ACC (régulateur de vitesse adaptatif), Light Assist (régulation des feux de route), App-Connect sans fil (intégration Apple et Android), rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, éclairage d'ambiance extérieur et jantes en alliage léger de 17 pouces au design Venezia.

**Elegance et R-Line comme finitions haut de gamme.** Par rapport à Life, les finitions Elegance et R-Line possèdent des équipements supplémentaires tels que les phares LED Plus et une barre transversale de LED à l'avant et à l'arrière, un pack éclairage d'ambiance comportant trois zones d'éclairage et 30 couleurs, une fonction de massage par points de pression à 3 chambres pour les sièges avant ainsi qu'un siège conducteur ErgoActive. Le Tiguan Elegance est par ailleurs équipé de vitres en verre acoustique et d'un vitrage Privacy teinté à l'arrière, d'un pack hiver (incluant chauffage des sièges et dégivrage des gicleurs), d'un hayon à ouverture et fermeture électriques (avec fonction Easy Open par simple mouvement du pied), du Park Assist Plus avec fonction mémoire, de barres de toit argentées, de revêtements de siège en microfibre de qualité supérieure ArtVelours Eco et de jantes en aluminium de 18 pouces (design Napoli). Le Tiguan R-Line se distingue quant à lui par d'autres éléments tels que des pare-chocs au design R-Line ainsi qu'un intérieur spécifique R-Line avec des sièges sport à appuie-tête intégré et des jantes en alliage léger de 19 pouces (design Coventry). Le Tiguan R-Line peut en outre être personnalisé au moyen du pack Black Style. Celui-ci comprend notamment des jantes en alliage léger noires de 19 pouces, des boîtiers de rétroviseurs extérieurs noirs ainsi que des vitres en verre acoustique, un vitrage Privacy teinté à l'arrière et des encadrements de vitres d'un noir brillant raffiné. Comme de coutume chez Volkswagen, les modèles peuvent en outre être personnalisés en quelques clics grâce à différents packs et options. Parmi les équipements phares figure le nouveau toit ouvrant panoramique à commande électrique, dont la grande surface transparente s'étend jusqu'aux places arrière.



- 1) *Équipement optionnel.*
- 2) *Tiguan eTSI, 96 kW (130 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 6,1 l/100 km | émissions de CO<sub>2</sub> (en cycle mixte), en g/km : 139.*
- 3) *Toutes les indications relatives à l'équipement, aux prix (TVA de 21 % incluse)*
- 4) *Tiguan eHybrid, 150 kW (204 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.*
- 5) *Tiguan eHybrid, 200 kW (272 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.*
- 6) *La valeur de la recharge significative pour le client, déterminée selon la norme DIN70080, est de 40 kW. Dans des conditions idéales (par exemple un état de charge très faible ou des températures élevées de la batterie), des puissances de recharge pouvant atteindre 50 kW sont toutefois réalisables.*
- 7) *Étude « Mobilité en Allemagne ».*
- 8) *Tiguan eTSI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 6,4-6,2 l/100 km | émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte, en g/km : 146-140.*
- 9) *Tiguan TSI, 150 kW (204 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.*
- 10) *Tiguan TSI 4MOTION, 195 kW (265 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.*
- 11) *Tiguan TDI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 5,5-5,3 l/100 km | émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte, en g/km : 145-139.*
- 12) *Tiguan TDI 4MOTION, 142 kW (193 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 6,4-6,1 l/100 km | émissions de CO<sub>2</sub> en cycle mixte, en g/km : 168-160.*
- 13) *Dans les limites du système : le conducteur doit être prêt à tout moment à prendre le dessus sur le système d'aide à la conduite. Il n'est pas dégagé de sa responsabilité de conduire le véhicule avec prudence et attention.*