Premier contact – Seat Tarraco : Currywurst sauce chorizo

La marque espagnole, sous contrôle du groupe Volkswagen, développe son offre en matière de SUV. Wheels And You s'est rendu sur les terres natales de Seat pour prendre le volant du Tarraco, le grand frère de cette gamme.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'498 cm^3
- 150 ch de 5'000 à 6'000 t/min
- 250 Nm de 1'500 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 202 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 1'687 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'735 x 1'839 x 1'658
- Conso. mixte : 7.3 – 8.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 165 – 182 g/km
- dès CHF 36'250.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : DR

Pas besoin de rappeler l'engouement pour les crossovers, tout le monde fonce dans la brèche en espérant rafler des parts de marché aux concurrents. Pour le

coup, c’est au sein du même groupe que la bataille fait rage car, malgré des modèles plus ou moins similaires chez tous les acteurs, il ne faut pas louper une occasion d’être présent.

Seat débarque donc avec un grand crossover, le Tarraco, qui vient renforcer la gamme déjà composée de l’Ateca et de l’Arona. Anecdote amusante, si le Tarraco tire son nom de la ville de Tarragone, sa dénomination a été choisie par un vote populaire de plus de 140’000 personnes. Une opération marketing plutôt réussie pour Seat.

Quels sont les atouts de cette alternative ibérique, que ça soit face à ses cousins germains et bien évidemment de manière générale, vu l’offre pléthorique du segment ?

Esthétisme

Une chose est claire, ce Tarraco n’a pas peur de s’affirmer. Il arbore notamment une calandre hexagonale imposante, limite ostentatoire, à faire pâlir une allemande. C’est la nouvelle identité des voitures de la marque, je trouve cela plutôt réussi.

Il s’habille également d’une robe plutôt élégante, certes relativement cubique avec des traits tendus, mais avec des bonnes proportions le rendant légèrement dynamique. Heureusement son ADN espagnole lui confère un brin de piquant, notamment face aux autres marques du groupe, qui devrait plaire à plus d’un.

Attention de ne pas en faire trop non plus, la clientèle est friande de la rigueur proposée par ses pairs.

Trois niveaux de finition sont disponibles, « Style », « Xcellence » et « FR ». Cette dernière n’arrivera qu’en fin d’année, nous n’avons pas pu en profiter lors de notre escapade ibérique. On peut même espérer une déclinaison Cupra, mais pour l’heure aucune confirmation à ce sujet.

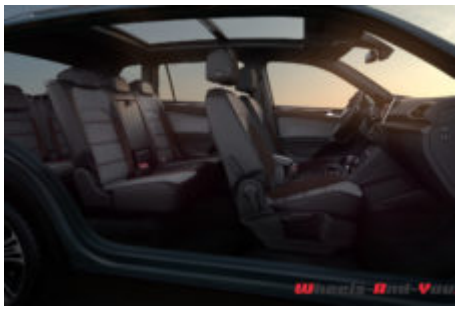
Je regrette cependant le lien beaucoup trop proche avec le cousin Tiguan. On apprend même que des éléments, telles que les portes avant, sont strictement identiques. L’optimisation des coûts par certains regroupements sont nécessaires pour la pérennité des marques, mais à vouloir trop en faire, on perd les gênes de chacun.

Avec une longueur de 4’735 mm, le Tarraco vient supplanter le VW Tiguan AllSpace et le Skoda Kodiaq. Disponible en 5 ou 7 places, il y a fort à parier qu’il intéressera bon nombre de famille du fait de son habitabilité vraiment généreuse. Exemple, le coffre dispose d’un volume de 760 litres en configuration 5 places pouvant atteindre au maximum 1’920 litres une fois la deuxième rangée de sièges rabattue. Pour le 7 places, cela varie entre 230 et 1’775 litres en fonction de la configuration des rangées de sièges. Indépendamment de cela, une fois installé au volant, grâce à un dessin intéressant du capot moteur, on n’a pas l’impression de conduire un grand SUV.

Par contre, pas de doute à avoir, nous sommes bien en présence d’un pur produit du groupe Volkswagen. Vous le savez bien, ce n’est pas vraiment ma tasse de thé car je trouve que cela manque d’âme. Le Tarraco n’échappe pas vraiment à la règle. Cependant ses origines permettent d’égayer un minimum la vie à bord. J’apprécie tout particulièrement la finition tissu/alcantara de la version « Xcellence », c’est vraiment du plus bel effet.

De plus, la qualité est vraiment en progression. Il y a bien sûr encore quelques plastiques disgracieux, il n’y a pas de miracle si on veut conserver un prix correct. En contrepartie, l’équipement est complet avec notamment bon nombre d’assistances à la conduite qu’on retrouve habituellement sur des segments supérieurs.

Les geeks apprécieront, en plus de la technologie Seat Full Link (compatible Android Auto et Apple CarPlay), le Tarraco dispose du système Amazon Alexa, un assistant vocal qui vous permet d’optimiser votre temps lorsque vous êtes au volant.



Sous le capot

Pour son lancement, le Tarraco est disponible avec deux motorisations essence et deux diesel, toutes en 4 cylindres. Seat annonce déjà que l’offre s’étoffera prochainement, notamment avec une version plug-in hybride d’ici 2020.

Tout d’abord les TSI, un 1.5 et un 2.0, qui développent respectivement 150 et 190 chevaux pour 250 et 320 Nm de couple. Si le premier est associé à une boîte manuelle 6 rapports et n’est que traction avant, le second dispose d’une transmission DSG 7 rapports ainsi que du système de traction intégrale 4Drive.

Pour ce qui concerne l’alternative diesel, c’est en fait un seul moteur, le 2.0 TDI, proposé en deux niveaux de puissance, 150 et 190 chevaux pour 340 et 400 Nm de couple. Les deux sont disponibles avec DSG et 4Drive, mais le moins puissant se décline aussi en traction avant, avec du coup une boîte manuelle.

Dans notre pays, on peut imaginer que la part belle sera fait aux quatre roues motrices, avec le moteur essence, soit le plus puissant.

Au volant

Pour cette première prise en main, nous pouvons découvrir trois des quatre motorisations, c’est très intéressant pour bien les différencier. Basé sur la plateforme MQB-A, la même entre autres que le Tiguan Allspace et le Kodiaq, ce Tarraco offre un agrément de conduite intéressant. En effet, grâce à son système DCC (Dynamic Chassis Control) avec cinq modes, il est en mesure de répondre à toutes vos attentes. Bon soyons franc, vu la topologie de notre parcours, nous avons privilégié le mode Sport et sans que cela impacte drastiquement le confort.

Départ de l’aéroport de Barcelone aux commandes du 2.0 TDI en version 150 ch, boîte DSG et système 4Drive. La sonorité n’est pas vraiment sexy, mais je passe outre. Le tracé débute avec une portion d’autoroute et je remarque assez rapidement que le moteur manque clairement de pêche, il est limite anémique ! Je m’inquiète presque car le couple plutôt intéressant du diesel devrait compenser. A l’inverse, j’aime assez bien l’amortissement qui se veut plutôt ferme sans être inconfortable. Des petites routes s’offrent maintenant à nous et là encore je subis

le manque de dynamisme du moulin. Je constate également que l'auto prend un peu de roulis mais bon, en même temps, ce n'est pas une sportive.

Premier arrêt, je prends le temps de découvrir le fleuron, à savoir un Tarraco équipé du 2.0 TSI. Immédiatement je préfère le comportement moins rugueux de la mécanique et sur les mêmes petites routes sinueuses, on peut d'autant plus profiter de son bon châssis. Avec mon confère on se prend même au jeu en augmentant le rythme, c'est plutôt efficace. Oui oui, je sais bien, ce n'est pas l'objectif d'un grand SUV. Toutefois, je peux ainsi rassurer les pères ou mères de famille pressés, si vous attaquez en montagne, vous n'aurez pas à vous soucier d'éventuels malaises de vos occupants, ils ne devraient pas en avoir.

Pour finir, on prend la route du retour direction Barcelone au volant de l'entrée de gamme, à savoir le 1.5 TSI, donc traction avant et boîte manuelle. Je pars plutôt sceptique en me disant que c'est vraiment un modèle qui ne trouvera que très peu d'intérêt dans notre pays. Bien mal m'en prend… Dès les premiers kilomètres, je constate que ce petit moulin se veut souple et rond, vraiment à facile à emmener avec un agrément intéressant. Bien sûr, une fois lancé à 120 km/h sur autoroute, les relances sont quasiment inexistantes. Mais on a vite fait de descendre un voir deux rapports et ça va très bien… finalement, on peut aussi adapter une conduite plus tranquille, ça correspond de toute façon mieux à la circulation de nos jours. Cette déclinaison est la bonne surprise, car je ne m'attendais pas du tout à cela.

Bonus pour cet événement, Seat nous a concocté un parcours d'obstacles pour démontrer qu'en plus de ses très bonnes aptitudes routières, le Tarraco est également en mesure de sortir des chemins battus. Bien évidemment les assistances font beaucoup, notamment pour maitriser une descente plutôt raide, toutefois il se débrouille bien. L'expérience est divertissante mais, à mes yeux, pas fondamentalement nécessaire car ce n'est clairement pas le créneau du véhicule.

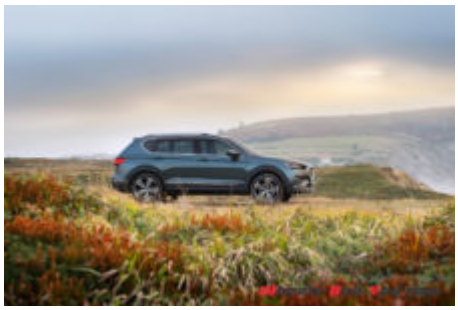
Verdict

Ce Seat Tarraco est assurément une voiture intéressante avec un potentiel succès car il allie une qualité reconnue des produits Volkswagen, une identité qui dégage

suffisamment d’émotion et des tarifs plutôt intéressants. En effet, l’entrée de gamme s’affiche à CHF 36’250.- pour un Tarraro 1.5 TSI en finition Style alors que les autres déclinaisons peuvent grimper jusqu’à un peu plus de CHF 45’000.-, sans compter les options. Son arrivée sur le marché est prévue pour février 2019, mais les carnets de commande sont d’ores et déjà ouverts.

Je reste cependant un peu sceptique face à cette multiplication des modèles au sein du même groupe. Malgré des différences, trop minimes à mon goût, j’ai le sentiment d’avoir toujours la même voiture devant moi. Je vous assure qu’indépendamment d’un œil plutôt avisé, il m’est arrivé de confondre certaines autos des différentes marques, et pas les moins prestigieuses, avant d’être tout proche pour finalement constater de laquelle il s’agit.

Reste que Seat, mais aussi Skoda, sont pour moi les deux meilleures alternatives du groupe. A noter encore que les chiffres confirment mon opinion puisque pour début 2018, la marque espagnole réalise les meilleurs résultats de son histoire. Viva « Auto Emocion » ! Enfin, pour autant que vous ne soyez pas trop sensible au badge, car là malheureusement les dictats du monde, surtout dans notre pays, ont encore de la peine à évoluer.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Seat Suisse (AMAG AG) pour l’invitation aux essais presse de ce nouveau Seat Tarraco.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

Essai – Seat Leon Cupra R : Dernier service !

Essai – Seat Leon ST Cupra 4Drive : Elle cache bien son jeu !

Essai – Seat Ateca : Le Tiguan peut trembler

Essai – Seat Leon Cupra 280 : La formidable perturbatrice

Essai – Seat Leon SC : Aussi bien qu’une Allemande ?

Essai – Seat Ibiza Cupra : Le chaud et le froid

Nouveauté – Seat Tarraco

Nouveauté – Seat Arona

Nouveauté – Seat Ateca FR

Avant-première – Seat annonce le développement de sa gamme SUV

Nouveauté – Seat Ibiza MY2017

Nouveauté – Seat Leon Cupra

Présentation – Seat Ateca X-Perience

Nouveauté – Seat Ateca

Présentation – Seat Leon Cross Sport

Nouveauté – Seat Ibiza Cupra MY2015

Nouveauté – Seat Leon ST Cupra

Nouveauté – Seat Leon ST X-PERIENCE

Nouveauté – Seat Leon Cupra

Présentation – Seat Leon ST

Nouveauté – Seat Ibiza Cupra

Nouveauté – Seat Leon

Nouveauté – Seat Toledo

Genève 2012 – Seat Toledo Concept

Genève 2012 – Seat Ibiza FR

Wheels-And-You.com