



22 februari 2024

Wereldwijde bestseller opnieuw ontwikkeld: de derde generatie van de Tiguan is klaar

- **EV en reis-SUV: de nieuwe plug-inhybridemotoren verlenen de Tiguan een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km en een totaal rijbereik van ruim 800 km**
- **Mildhybride als basismotor: het nieuwe 48V-systeem zet kinetische energie om in elektrische energie en laat de auto emissievrij rijden in de freewheelmodus**
- **Hoogwaardige middenklasser: de massagefunctie van de ergoActive-stoelen en de IQ.LIGHT HD-matrixkoplampen werden overgenomen uit de Touareg**
- **Nieuwe sturing van het onderstel: DCC Pro met schokdempers met twee kleppen is een primeur in het Tiguan-segment en verzoent maximaal comfort met uitmuntende levendigheid**
- **Slim verbonden bedieningsconcept: digitale cockpit, aanraakscherm, head-updisplay en spraakassistent met ChatGPT-integratie**

Efficiënter dan ooit. De Europese marktlantering van de nieuwe Tiguan is begonnen. Volkswagen heeft de derde generatie van zijn bestseller (al meer dan 7,6 miljoen verkochte exemplaren) volledig opnieuw ontwikkeld en op alle gebieden verbeterd. Dankzij de sterk verlaagde luchtweerstand (C_x van 0,28 in plaats van 0,33) en de ultramoderne aandrijfsystemen is de nieuwe Tiguan een van de meest efficiënte SUV's in het middenklassesegment. Vier van de acht motorversies zijn nieuwe hybrideaandrijvingen. Het spectrum gaat daarbij van twee gunstig geprijsde en zuinige mildhybridmotoren met 48V-technologie (eTSI) tot twee plug-inhybridesystemen van een nieuwe evolutiefase (eHybrid). Dankzij deze plug-inhybrideaandrijvingen met een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km kan de nieuwe Tiguan in het dagelijkse leven als een zuiver elektrische auto worden gebruikt. Tijdens lange ritten maakt de samenwerking tussen de elektromotor en de nieuwe gedownsizede 1.5-turbobenzinomotor indruk met lage verbruikswaarden en een totaal rijbereik van meer dan 800 km. Altijd standaard in de nieuwe Tiguan is de automatische versnellingsbak met dubbele koppeling (DSG).

Middenklasser met de uitrusting van de luxeklasse. De nieuwe digitale cockpitarchitectuur in het hoogwaardige Tiguan-interieur laat zich intuïtief bedienen. Bovendien werden de rijhulpsystemen van de Tiguan verder ontwikkeld: zo maakt de nieuwste versie van Park Assist¹ het voor het eerst

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



Meer informatie

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



mogelijk om volautomatisch in en uit parkeerplaatsen te rijden over een afstand tot 50 meter¹³, alsook om vanop afstand te parkeren met behulp van een smartphone. Het opnieuw ontwikkelde adaptieve onderstel, dat DCC Pro¹ werd gedoopt, biedt nog meer comfort en dynamiek. Nieuwe functies zoals de pneumatische massagefunctie¹ voor de voorstoelen en de eveneens nieuwe IQ.LIGHT HD-matrixkoplampen¹ zijn eveneens afgeleid van het topmodel Touareg. De prijzen van de Tiguan beginnen bij 37.100 euro³ voor het mildhybridemodel met 48V-technologie (eTSI) en 96 kW (130 pk)².

eHybrid – EV en langeafstands-SUV. Volkswagen heeft de twee plug-inhybrideaandrijvingen van de Tiguan volledig opnieuw ontwikkeld. Ze leveren voortaan een systeemvermogen van 150 kW (204 pk)⁴ en 200 kW (272 pk)⁵. Dankzij de nieuwe batterijcapaciteit van 19,7 kWh in plaats van 10,6 kWh (netto in beide gevallen) is het zuiver elektrische rijbereik van de Tiguan eHybrid toegenomen van ongeveer 60 km in het vorige model tot ongeveer 100 km nu. De batterij kan worden opgeladen met een maximumvermogen van 11 kW (voorheen 3,6 kW) aan een AC-wallbox thuis en 50 kW⁶ aan een DC-snellaadstation onderweg. Zo kan de Tiguan eHybrid in het dagelijkse leven haast als een elektrische auto worden gebruikt. We nemen Duitsland als voorbeeld: volgens een studie⁷ gepubliceerd door het federaal ministerie van Digitale Technologie en Transport is 95 procent van alle verplaatsingen met personenwagens korter dan 50 km en 99 procent korter dan 100 km. Die cijfers zijn vergelijkbaar met die van andere Europese industrielanden. Al deze ritten kunnen voortaan zuiver elektrisch worden afgelegd met de nieuwe Tiguan eHybrid. Dankzij zijn nieuwe aandrijving en zijn nieuwe 1.5 TSI evo2 werpt de nieuwe Tiguan eHybrid zich dus op als een elektrische auto die tijdens langeafstandsritten zoals vakantie reizen ook een extreem groot totaal rijbereik mogelijk maakt.

eTSI – kinetische energie benutten. Volkswagen biedt de derde Tiguan aan met twee nieuwe mildhybride motoren met 48V-technologie. Die eTSI-aandrijvingen produceren 96 kW (130 pk)² en 110 kW (150 pk)⁸. De versie met 130 pk is al verkrijgbaar vanaf de instapversie van de nieuwe Tiguan, als innovatieve basismotor met DSG-7-versnellingsbak. Een generator recupereert remenergie en zet die om in elektrische energie, die vervolgens wordt gebruikt om zonder de verbrandingsmotor te rijden tijdens vertragingen en afdalingen. Beide eTSI-versies beschikken over de automatische cilinderuitschakeling ACT (Active Cylinder Management). De 1.5-viercilinder-turbomotoren combineren hun uitzonderlijke efficiëntie met uitstekende wegrijprestaties.

TSI en TDI – met voor- en vierwielaandrijving. Behalve de vier hybridemotoren worden ook twee efficiënte turbobenzinemotoren (TSI) en twee turbodiesels (TDI) leverbaar in de Tiguan, allemaal 2.0-viercilindermotoren. De TSI-motoren



leveren 150 kW (204 pk)⁹ en 195 kW (265 pk)¹⁰, terwijl de TDI-motoren 110 kW (150 pk)¹¹ en 142 kW (193 pk)¹² genereren. De Tiguan 2.0 TSI met 150 kW en 195 kW en de Tiguan 2.0 TDI met 142 kW hebben standaard recht op de vierwielaandrijving 4MOTION. Het maximale sleepvermogen van de vierwielaangedreven versies bedraagt 2.300 kg. Alle andere Tiguan's hebben voorwielaandrijving.

Modern SUV-design. De Tiguan van de eerste generatie combineerde al een zelfverzekerd SUV-design met het typische sympathieke karakter van een Volkswagen. Diezelfde stijl kenmerkt ook de nieuwe generatie van de SUV. Op basis van het succesvolle Tiguan-DNA werd een volledig nieuw design gecreëerd: typisch Tiguan, typisch Volkswagen en toch helemaal nieuw. Een opvallend kenmerk is de hogere, krachtiger gelijkende neus, die nieuwe, vlakke ledkoplampen omvat. Tussen die koplampen vervangt een met glas bedekte horizontale balk met optioneel geïntegreerde ledstrip het traditionele radiatorrooster. De eigenlijke openingen van het radiatorrooster werden verplaatst naar de opvallende bumper. De 'air curtains' aan de buitenkant van de bumper zorgen bovendien voor een optimale luchtgeleiding. De strak vormgegeven voorkant benadrukt het feit dat de luchtweerstandscoefficiënt werd verlaagd van 0,33 naar 0,28. Boven de wielkasten domineren atletische schouderpartijen het silhouet. De velgen zijn tot 20 duim¹ groot. Een nieuwe horizontale ledstrip¹ accentueert de onmiskenbare Tiguan-achterkant.

Nieuw cockpitlandschap. Zodra de deuren van de Tiguan opengaan, wordt meteen duidelijk dat Volkswagen ook het interieur van zijn bestverkochte SUV volledig opnieuw heeft ontwikkeld. Het nieuw ontworpen cockpitlandschap, dat de componenten van de modulaire infotainmentmatrix van de vierde generatie (MIB4) omvat, is een doorslaggevend stijlkenmerk. Het is intuïtief te bedienen, biedt een optimale connectiviteit en heeft een strak en doordacht ontwerp. De modules omvatten de nieuwe Digital Cockpit (digitale instrumenten met reflectiewerende coating voor de tablet in landschapsformaat), een groot infotainmentscherm met een diagonaal van 32,8 cm (12,9 duim / optioneel 38,1 cm (15,0 duim)), een volledig nieuwe menustructuur en grafische lay-out, een nieuw head-updisplay¹ (projecties op de voorruit) en een nieuwe, multifunctionele regeling van de rijbeleving met een geïntegreerd tft-lcd-scherm. Ook de spraakassistent IDA¹ is nieuw. Daarmee kunnen tal van voertuig- en infotainmentfuncties gemakkelijk worden bediend met behulp van natuurlijke taal. Daarnaast beantwoordt IDA vragen over alle denkbare onderwerpen. Daarvoor gebruikt het systeem online databases en – als primeur – ChatGPT¹ (artificiële intelligentie, AI). ChatGPT wordt beschikbaar als een update.



Kwaliteit en comfort in een onberispelijke vormgeving. Het interieur van de Tiguan stelt nieuwe normen in deze modelreeks, met zijn hoogwaardige materialen en afwerking en optionele details zoals sierstiksels en contrasterende randen op de oppervlakken. De nieuwe ergoActive Plus-voorstoelen¹ met een in vier richtingen pneumatisch verstelbare lendensteun en tien luchtkamers voor de nieuwe pneumatische drukmassagefunctie passen perfect bij het hoogwaardige karakter van deze SUV. Bovendien kunnen de stoelverwarming en stoelventilatie automatisch worden ingeschakeld op basis van de buitentemperatuur.

Rijkelijk uitgeruste instapversie. De derde generatie van de SUV wordt aangeboden als de instapversie Tiguan, de middenversie Life en de twee topversies Elegance en R-Line. De instapversie Tiguan beschikt al standaard over de Digital Cockpit, een infotainmentsysteem met een scherm van 32,8 cm (12,9 duim), de rijbelevingsschakelaar, het waarschuwingssysteem Car2X, een bijkomende centrale airbag (voorin) en zijairbags achterin, de automatische airconditioning met één zone Climatronic, USB-C-poorten met een oplaadvermogen van 45 watt (voorin), zwarte dakrails en standaard rijhulpsystemen zoals Side Assist (rijstrookwisselassistent), Front Assist (noodremsysteem), Lane Assist (spoorassistent), Rear View (achteruitrijcamera) en Dynamic Road Sign Display (verkeersbordherkenning). Ook ledkoplampen en lichtmetalen 17-duimsvelgen³ zijn standaard.

Een brede waaier van personalisatieopties. De Tiguan Life breidt de standaarduitrusting uit met voorzieningen zoals een automatische airconditioning met drie zones (Air Care Climatronic), een adaptieve snelheidsregelaar (Adaptive Cruise Control, ACC), Park Assist Plus voor automatisch inparkeren, verlichte uitsparingen in de deurgrepen en een motiefprojectie via de buitenspiegelbehuizingen. De onafhankelijk gepositioneerde topmodellen Tiguan Elegance (stijlvol) en Tiguan R-Line (sportief) beschikken bovendien over functies zoals Plus-ledkoplampen met geïntegreerde bochtverlichting, 3D-ledachterlichten, donkergetinte ruiten achteraan en een sfeerverlichting met dertig kleuren in het interieur. Bovendien onderscheiden de twee topversies zich door specifieke exterieur- en interieurdesigns. Zo wordt de Tiguan Elegance uitgerust met lichtmetalen 18-duimsvelgen en de nieuwe geheugenfunctie voor Park Assist Plus. De Tiguan R-Line beschikt daarentegen over lichtmetalen 19-duimsvelgen en opvallende Sport-Comfort-voorstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. Zoals gebruikelijk bij Volkswagen kunnen de modellen met een paar muisklikken verder worden gepersonaliseerd met diverse packs en opties. Een bijzondere blikvanger is het nieuwe elektrisch bediende panoramische schuif- en kanteldak, met een groot transparant oppervlak dat doorloopt tot de achterzijde.



HET MOTORGAMMA – MILDHYBRIDE EN PLUG-INHYBRIDE, BENZINE EN DIESEL

eTSI, eHybrid, TSI, TDI. Volkswagen zal de nieuwe Tiguan in de loop van het jaar aanbieden met acht verschillende motorversies. Het gamma bestaat uit twee nieuwe mildhybride benzinemotoren (eTSI), twee nieuwe plug-inhybride aandrijvingen (eHybrid), twee turbodieselmotoren (TDI) en twee turbobenzinemotoren (TSI). Al deze krachtbronnen worden standaard gekoppeld aan een automatische versnellingsbak met dubbele koppeling (DSG). De eTSI-motoren (1.5 TSI evo2) leveren een vermogen van 96 kW (130 pk) en 110 kW (150 pk). De twee nieuwe eHybrid-modellen bieden een systeemvermogen van 150 kW (204 pk) en 200 kW (272 pk). De twee 2.0 TSI-benzinemotoren sturen een maximumvermogen van 150 kW (204 pk) en 195 kW (265 pk) naar de DSG. En de TDI-motoren hebben een vermogen van 110 kW (150 pk) en 142 kW (193 pk). De TSI-motor met 150 kW en 195 kW en de TDI-motor met 142 kW worden altijd aangeboden met de vierwielaandrijving 4MOTION.

Alle Tiguan-aandrijvingsversies in een oogopslag:

Motorsysteem	Vermogen in kW / pk	Versnellingsbak	Aandrijving
Plug-inhybride			
eHybrid ⁴	150 / 204	6-versnellingsbak eDSG	Voorwielen
eHybrid ⁵	200 / 272	6-versnellingsbak eDSG	Voorwielen
Mildhybride			
1.5 eTSI	96 / 130	7-versnellingsbak DSG	Voorwielen
1.5 eTSI	110 / 150	7-versnellingsbak DSG	Voorwielen
Turbobenzinemotor			
2.0 TSI ⁹	150 / 204	7-versnellingsbak DSG	4MOTION
2.0 TSI ¹⁰	195 / 265	7-versnellingsbak DSG	4MOTION
Turbodieselmotor			
2.0 TDI	110 / 150	7-versnellingsbak DSG	Voorwielen
2.0 TDI	142 / 193	7-versnellingsbak DSG	4MOTION



ELEKTRISCH RIJDEN IN HET DAGELIJKSE LEVEN – DE PLUG-INHYBRIDE HERUITGEVONDEN

eHybrid met 150 kW en 200 kW. Volkswagen heeft de eHybrid grondig herwerkt, met een efficiëntere en grotere batterij (19,7 kWh netto), een hoger oplaadvermogen (tot 50 kW⁶), een hoogtechnologische turbobenzinemotor (1.5 TSI evo2) – voor het eerst gebruikt in de plug-inhybrides – en een nieuwe hybridestrategie. De som van deze maatregelen maakt dat klanten de twee Tiguan eHybrid-modellen in het dagelijkse leven als zuiver elektrische auto's kunnen gebruiken, dankzij het elektrische rijbereik van ongeveer 100 km. Tegelijkertijd maken ze een gecombineerd rijbereik van meer dan 800 km mogelijk voor langere ritten (beide rijbereikwaarden zijn prognoses). In de basisversie levert de 1.5 TSI-motor een vermogen van 110 kW (150 pk). Samen met het piekvermogen van de elektromotor – 85 kW (115 pk) – resulteert dat in een systeemvermogen van 150 kW (204 pk). De topversie van deze motor is als optie leverbaar en genereert 130 kW (177 pk), wat samen met de elektromotor resulteert in een systeemvermogen van 200 kW (272 pk). De 150 kW-versie ontwikkelt een systeemkoppel van 350 Nm, terwijl dat bij de 200 kW-versie 400 Nm is. Het maximale systeemvermogen en systeemkoppel zijn geen wettelijke optelsom van de waarden van de 1.5 TSI evo2 en de elektrische aandrijfmotor, maar maximale waarden die elektronisch worden gestuurd met het oog op een maximale efficiëntie. Een gedetailleerd overzicht van de componenten van de eHybrid-aandrijving:

1.5 TSI evo2 met 110 kW en 130 kW. De plug-inhybrideaandrijving bestaat uit twee aandrijfmodules: de elektromotor en de turbobenzinemotor. De oude 1.4 TSI werd vervangen door de 1.5 TSI evo2, die zich onderscheidt door een aantal hoogtechnologische functies. Voorbeelden daarvan zijn het TSI-evo-verbrandingsproces en de turbo met variabele geometrie (VGT). De combinatie van de TSI-motor met Miller-cyclus en de VGT-turbolader is een uniek technisch verkoopargument voor in serie gebouwde benzinemotoren. Naast het feit dat de 1.5 TSI evo2 voor het eerst wordt gebruikt in een plug-inhybrideaandrijving, maakt ook de krachtigste motorvariant van 130 kW zijn debuut.

Miller-cyclus verhoogt de efficiëntie. Het TSI evo-verbrandingsproces, dat we al kennen van de eerste 1.5 TSI evo, komt ook terug in de TSI evo2-generatie. Behalve de geoptimaliseerde koeling van de verbrandingskamer is vooral de symbiose tussen de VGT-drukvoeding en de Miller-cyclus (vroeg sluiten van de inlaatkleppen bij hoge compressie) doorslaggevend. Dankzij dit verbrandingsproces werkt de 1.5 TSI evo2 met een erg hoog rendement. Dat



minimaliseert het verbruik en de uitstoot. Andere technische parameters zijn de hogedrukinjectie met een druk van 350 bar, de cilindervoeringen met plasmacoating (minder interne wrijving) en de zuigers met ingegoten koelkanalen (optimalisering van de verbranding). Beide plug-inhybrideversies van de 1.5 TSI leveren hun hoogste vermogen tussen 5.500 en 6.000 t/min en hun maximumkoppel van 250 Nm tussen 1.500 en 4.000 t/min.

Elektrische aandrijfmotor met 85 kW en DSG met zes versnellingen. In de nieuwe Tiguan eHybrid gebruikt Volkswagen een doorontwikkelde hybrideversnellingsbak: de DQ400e evo. De elektromotor werd in deze speciale DSG met 6 versnellingen geïntegreerd. De 85 kW sterke elektromotor met de typebenaming HEM80evo ontwikkelt een maximumkoppel van 330 Nm en vormt samen met de nieuwe DQ400e evo een compact geheel.

Hoogspanningsbatterij van 19,7 kWh. De nieuwe Tiguan eHybrid zal een elektrisch WLTP-rijbereik van ongeveer 100 km mogelijk maken (vroeger was dat ongeveer 60 km). Die aanzienlijke toename is te danken aan de nieuwe hoogspanningsbatterij. De netto-energie-capaciteit stijgt van 10,6 naar 19,7 kWh in vergelijking met de vorige versies (bruto: van 13,4 tot 25,7 kWh). De batterij kan rekenen op een nieuwe celtechnologie voor de 96 modules en een externe vloeistofkoeling. Aangezien de lithium-ionbatterij ook voor de achteras is geplaatst, resulteert de interactie met de vooraandrijving (elektromotor, DSG, TSI) in een evenwichtige gewichtsverdeling.

Opladen met vermogens tot 50 kW⁶. De energiestroom tussen de batterij en de elektrische aandrijfmotor wordt beheerd door nieuwe vermogenselektronica. Deze zet de gelijkstroom (DC) van de batterij om in wisselstroom (AC) voor de elektromotor. Daarnaast voedt een DC/DC-omvormer het elektrische 12V-systeem. Dankzij een nieuwe oplader is het voortaan mogelijk om de batterij bij AC-laadpunten zoals een wallbox op te laden met een maximumvermogen van 11 kW in plaats van 3,6 kW. Daarmee wordt een ontladen batterij in ongeveer 2 uur en 45 minuten (prognose) weer opgeladen tot 100 procent. Voor het eerst kunnen de plug-inhybrides ook worden opgeladen aan DC-snellaadstations, met een vermogen tot 50 kW⁶. In dat geval kan een batterij met een laadstatus van slechts 10 procent in ongeveer 23 minuten worden opgeladen tot 80 procent (prognose). De laadstatus van de batterij kan onderweg op vijf instelbare niveaus worden gehouden, bijvoorbeeld om op de plaats van bestemming elektrisch door een lage-emissiezone te rijden.



KINETISCHE ENERGIE GEBRUIKEN – 48V- MILDHYBRIDE VOOR HET EERST IN DE TIGUAN

eTSI met 96 kW en 110 kW. Niet elke bestuurder beschikt over een eigen wallbox. Toch biedt Volkswagen ook in deze gevallen de mogelijkheid om elektrisch te rijden, met de 96 kW (130 pk) of 110 kW (150 pk) sterke Tiguan eTSI. Die versies puren hun elektrische energie uit de omzetting van kinetische energie, met andere woorden de recuperatie van remenergie. Dat wordt mogelijk gemaakt door de nieuwe mildhybride aandrijving van de Tiguan. Net als bij de plug-inhybrides vormt de 1.5 TSI evo2 ook hier het technische hart van de aandrijflijn. De eTSI-motor werkt samen met een lithium-ionbatterij van 48 volt en een riemaangedreven starter-generator van 48 volt, die een vermogen van 14 kW en een koppel van 56 Nm levert. Het 48V-systeem werkt als een soort elektrische booster en verzekert zo uitstekende wegrijprestaties. Tegelijkertijd maakt de technologie het mogelijk om de 1.5 TSI evo2 volledig uit te schakelen tijdens het uitrollen of om tijdelijk elektrisch te rijden. Dat verlaagt het brandstofverbruik met zo'n 0,5 l/100 km.

Technische details van de eTSI. Behalve technische hoogstandjes zoals het TSI evo-verbrandingsproces en de VGT-turbolader onderscheidt de 1.5 TSI evo2-motor uit de eTSI-versies zich van de motor uit de eHybrid-modellen door zijn koppel van 250 Nm en de cilinderuitschakeling ACTplus (Active Cylinder Management plus). Met ACTplus worden twee van de vier cilinders van de motor zo vaak mogelijk uitgeschakeld, naargelang van de bedrijfssituatie. De tweede en derde cilinder zijn zo ontworpen dat de brandstoftoevoer kan worden afgesloten bij lage en middelhoge belastingen en snelheden. Daardoor neemt de efficiëntie in de actieve cilinders toe, terwijl de passieve cilinders bijna verliesvrij werken. Zodra de gasklep wordt geopend, worden ze onmiddellijk weer actief. In vergelijking met de eerste 1.5 TSI evo-generatie werd de in- en uitschakeling van de cilinders opnieuw verbeterd om een soepele motorwerking te garanderen.

Werkingsprincipe van het eTSI-systeem. De 48V-technologie maakt het mogelijk om hogere elektrische vermogens over te brengen via geleiders met een kleinere doorsnede en een compacte batterij, wat ook het meergewicht beperkt. In vergelijking met voertuigen met zuivere 12V-technologie kan dus veel meer energie worden teruggewonnen tijdens het remmen of vertragen. De energie die in de lithium-ionbatterij van 48 volt wordt opgeslagen, wordt in een latere fase gebruikt om een riemaangedreven starter-generator van 48 volt aan te drijven en om het elektrische 12V-systeem van het interieur te voeden via een DC/DC-omvormer. De watergekoelde riemaangedreven starter-generator fungeert als dynamo en startmotor. Tegelijkertijd werkt hij als een compacte elektromotor, die het aandrijfkoppel zonder vertraging verhoogt bij



het weggrijden. Het vermogen van de generator wordt overgebracht door de riemaandrijving. De generator herstart ook de verbrandingsmotor wanneer die tijdens een rit werd uitgeschakeld. Bij dagelijks gebruik combineert de mildhybride aandrijving met 48V-technologie lagere verbruiks- en uitstootwaarden met uitstekende prestaties vanuit stilstand.

SLEEPVOERTUIGEN – TSI EN TDI MET VIERWIELAANDRIJVING IN DE TOPVERSIES

Krachtige benzine- en dieselmotoren. In de nieuwe Tiguan leveren de 2.0-turbobenzinemotoren uit de EA888 evo4-reeks vermogens van 150 kW (204 pk) en 195 kW (265 pk). In de versie met 150 kW brengt de DSG-versnellingsbak een maximumkoppel van 320 Nm over naar de vooras, terwijl de variant met 195 kW en 400 Nm zijn vermogens via de DSG overbrengt naar de vier wielen. Aan dieselizijde zal Volkswagen de huidige 2.0-turbodieselmotor uit de EA288 evo-reeks in twee vermogensniveaus aanbieden in de Tiguan: 110 kW (150 pk) en 360 Nm en 142 kW (193 pk) en 400 Nm. De 2.0 TDI met 110 kW drijft de vooras aan, terwijl de motor met 142 kW standaard is gekoppeld aan de vierwielaandrijving 4MOTION.

Sleepgewicht tot 2.300 kg. Volkswagen heeft voor het 4MOTION-systeem een nieuwe centrifugaalpendel ontwikkeld, die trillingen neutraliseert en het akoestische comfort optimaliseert. Daarnaast wordt op de achteras de nieuwste 4MOTION-koppeling gebruikt, die wordt gekenmerkt door slim energiebeheer. Wanneer de auto bijvoorbeeld een aanhangwagen trekt, wordt automatisch het rijprofiel Trailer geactiveerd om de vermogensverdeling tussen de voor- en achteras te optimaliseren voor rijden met een aanhangwagen. De nieuwe Tiguan met vierwielaandrijving kan aanhangwagens met een gewicht tot 2.300 kg slepen. Als de SUV wordt besteld met de kogeltrekhaak, die altijd met een druk op de knop halfautomatisch kan worden uitgeklaapt, is vanaf de Life-versie ook het Trailer Assist-systeem voorzien om manoeuvres met een aanhangwagen te vergemakkelijken. Dat rijhulpsysteem regelt automatisch de stuurhoek van de trailer bij het achteruitrijden door middel van actieve sturingrepen. Dankzij Trailer Assist hoeft de bestuurder bij het achteruitrijden met een auto en aanhangwagen niet langer na te denken over de complexe draaibewegingen: naar links sturen om de aanhangwagen naar rechts te laten draaien en omgekeerd.



ADAPTIEF ONDERSTEL – EEN NIEUWE DEFINITIE VAN LEVENDIGHEID EN COMFORT

Elektronisch gestuurd onderstel. Het MQB evo-platform vormt de basis voor een nieuwe onderstelgeneratie voor de Tiguan. Naast tal van specifieke ingrepen ontwikkelde Volkswagen voor zijn bestseller een nieuwe generatie van de adaptieve onderstelregeling DCC, het optionele DCC Pro¹-systeem. Daarnaast is de Tiguan nu uitgerust met een rijddynamiekmanager. Dat systeem controleert de functies van de elektronische sperddifferentiëlen (XDS) en van de componenten van de elektronisch gestuurde schokdempers die de zijdelingse dynamiek regelen in het DCC Pro-systeem. Dankzij de rijddynamiekmanager, die de remacties en schokdemperhardheid van elk wiel afzonderlijk regelt, rijdt de auto neutraler, stabiel, levendiger en nauwkeuriger. De basisarchitectuur van het onderstel bestaat uit een MacPherson-vooras en een vierarmige achteras.

Het fundamentele werkingsprincipe van DCC. De basisprincipes van het nieuwe DCC-systeem zijn dezelfde als die van de vorige systemen: de elektronische actieve schokdempersturing reageert continu op de wegomstandigheden en de rijdsituatie en houdt rekening met parameters zoals stuur-, rem- en acceleratiegedrag. Op basis van die gegevens wordt de ideale demping van elk wiel berekend en binnen enkele fracties van een seconde aangepast via de schokdempers. De bestuurder heeft de mogelijkheid om het DCC-systeem specifiek in te stellen, van erg comfortabel tot erg sportief. De componenten van de adaptieve onderstelregeling die de zijdelingse dynamiek sturen, worden eveneens gecoördineerd en geoptimaliseerd door de nieuwe rijddynamiekmanager, voor een optimaal rijcomfort en uitstekende rijddynamiek op elk moment.

DCC Pro in detail. Het nieuwe DCC Pro-systeem tilt de alliantie van de adaptieve onderstelregeling en rijddynamiekmanager naar een nog hoger niveau. In tegenstelling tot het vertrouwde DCC-systeem met conventionele schokdempers met enkele klep, zijn de schokdempers van de nieuwe DCC Pro uitgerust met twee kleppen. Deze wijziging gaat gepaard met een aangepast algoritme om de uit- en inveerfase afzonderlijk te regelen. De snellere schokdempers met twee kleppen garanderen een betere en rustigere verbinding tussen het koetswerk en het onderstel en optimaliseren tegelijkertijd de rijddynamiek dankzij de nog nauwkeurigere regeling van de in- en uitveerfasen. In het verleden werden de schokdempers met twee kleppen alleen gebruikt in combinatie met een meerarmige ophanging in de premium- en luxeklasse. De integratie in MacPherson-veerpoten is nieuw. De nieuwe adaptieve onderstelregeling DCC Pro maakt een nog bredere waaier aan dynamiek- en comfortinstellingen mogelijk. Dankzij de interactie tussen deze eigenschappen geniet de bestuurder een uiterst aangename rijervaring en een



gevoel van veiligheid, zelfs op slecht wegdek. De uiterst comfortabele horizontale centrering van het koetswerk wordt bereikt door de trillingen in het koetswerk te beperken.

GEMAKKELIJKER PARKEREN – GEHEUGEN- EN AFSTANDBEDIENINGSFUNCTIE

Park Assist met geheugen en afstandsbediening. De Tiguan wordt aangeboden met een doorontwikkeld gamma van geavanceerde rijhulpsystemen.

Naargelang van de uitrustingsniveaus zijn dat het optionele of standaard gemonteerde Park Assist Plus¹, de nieuwe geheugenfunctie voor Park Assist, en Park Assist Pro¹ met afstandsbediening. De basisfunctie van Park Assist Plus en Park Assist Pro is een systeem dat we al kennen uit andere Volkswagen-modellen en geassisteerd inparkeren in parkeerplaatsen parallel met of haaks op de weg mogelijk maakt. Die systemen helpen de bestuurder ook om parallelle parkeerplaatsen te verlaten. De SUV neemt hiervoor de controle over het gaspedaal, de remmen en het stuur over¹³. Nieuw is de geheugenfunctie voor het verbeterde Park Assist Plus-systeem. Met die functie registreert het systeem de laatst afgelegde 50 meter en dus de parkeersituatie. Het parkeermanoeuvre kan worden opgeslagen nadat de Tiguan tot stilstand is gekomen. Wanneer de Volkswagen later terugkomt op deze plaats, biedt hij automatisch aan om het parkeermanoeuvre over te nemen¹³. Ook zelfstandig een parkeerplaats¹³ verlaten is mogelijk. Er kunnen maximaal vijf parkeermanoeuvres worden opgeslagen. Parkeren vanop afstand is eveneens nieuw. Met Park Assist Pro en een gelijknamige app is het ook mogelijk om de Tiguan van buitenaf in en uit een parkeerplaats te sturen met behulp van een smartphone¹³.

SYMPATHIEK EXTERIEUR – SUV-DESIGN VAN EEN NIEUW TIJDPERK

Aerodynamische voorpartij. Zoals het een echte Volkswagen betaamt, is de Tiguan een sympathiek ogende SUV. Vooraan is de nieuwe Tiguan hoger dan voorheen, wat hem meer uitstraling geeft. Tegelijkertijd benadrukt de voorkant meteen dat dit een aerodynamische SUV is, met een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,28. In vergelijking met zijn voorganger (C_x -waarde van 0,33) valt hij op door de meer atletische en organische overgang tussen motorkap en spatborden. Vooraan loopt de motorkap zachtjes af naar de koplampen toe. Terwijl de Tiguan van de tweede generatie een hoog en open radiatorrooster in klassieke stijl vertoonde, heeft de nieuwe Tiguan een met glas bedekt dwarsstrook onder de motorkap, die wordt geflankeerd door aanzienlijk vlakke ledkoplampen. Naargelang van de koplampuitvoering is de met glas bedekte zone links en rechts van het Volkswagen-logo voorzien



van een ledstrip¹, die de nieuwe Tiguan zowel overdag als 's nachts een uniek lichtdesign geeft. Het eigenlijke radiatorrooster met de luchtinlaten bevindt zich in de bumper. Links en rechts in de voorbumper zitten ook 'air curtains' die de luchtstroom op aerodynamische wijze naar de wielkasten leiden en tegelijkertijd de remmen koelen.

19.200 leds in de HD-matrixmodule van de Tiguan. De Tiguan is als eerste MQB-model leverbaar met de nieuw ontwikkelde IQ.LIGHT HD-matrixkoplampen¹. Dat interactieve verlichtingssysteem werd ook parallel ontwikkeld voor de Touareg. Beide Volkswagen-SUV's delen dan ook hetzelfde basisontwerp voor hun koplampen. HD staat voor 'high definition', wat verwijst naar de hoge resolutie van de lichtbronnen. In het geval van de Tiguan omvat het systeem in totaal 38.400 multipixelleds. In elke koplamp verzekeren 19.200 multipixelleds een ongekeerde verlichting van de weg en de omgeving, wat zowel het comfort als de veiligheid ten goede komt. Elke koplamp bestaat uit drie modules. De Tiguan heeft een bimatixmodule aan de buitenkant voor de achtergrondmatrix van de grootlichtbundel. De HD-matrixmodule met de 19.200 apart regelbare leds bevindt zich in het midden en maakt verschillende nieuwe lichtfuncties mogelijk. Aan de binnenkant bevindt zich een kleinere projectiemodule voor de statische bochtverlichting en de slechtweerverlichting. De dynamische bochtverlichting wordt gegenereerd via de HD-matrixmodule.

Meer comfort, meer veiligheid. Tiguan-bestuurders kunnen verschillende lichtfuncties activeren. Zo projecteren de IQ.LIGHT HD-matrixkoplampen een lichttapijt op de rijstrook van de Tiguan: het zogeheten Lane Light. Deze rijstrookverlichting maakt nachtelijke ritten comfortabeler omdat het heldere lichttapijt precies de rijstrook volgt. De bestuurder wordt ook bijgestaan door een oriëntatieverlichting bij wegenwerken en op smalle wegen. Een andere troef van de nieuwe koplampen is de niet-verblindende constante grootlichtfunctie. Naargelang van de snelheid en het omgevingslicht kunnen de grote lichten desgewenst continu actief blijven, omdat de lichtbundel voortaan nog nauwkeuriger wordt gemaskeerd voor tegenliggers en voorliggers dankzij de 38.400 apart regelbare leds. De betere verlichting van de weg en de omgeving voor de Tiguan komt het comfort en de veiligheid in het donker sterk ten goede.

Krachtig silhouet. Het design van de Tiguan oogt expressiever en is in zijaanzicht duidelijk atletischer geworden. Terwijl de vorige versie werd gekenmerkt door een doorlopende karakterlijn ter hoogte van de deurgrepen, heeft het nieuwe model een welving boven de voor- en achterspatborden, die krachtige schouderpartijen vormt. De deurgrepen zelf zitten lager. Net als aan de voorzijde zijn de lijnen en modulaties in de oppervlakken ook hier



organischer en getuigen ze van een gespierde spanning. Ook heeft de Tiguan voortaan een sportieve taillelijn. De A-stijlen en de voorruit lijken vlakker, waardoor de motorkap lang en krachtig oogt. Achteraan hellen de C-stijlen naar voren, een stijlelement dat de Tiguan een dynamische toets geeft. De daklijn van het nieuwe model loopt uit in een dakspoiler die ver naar achteren uitsteekt. Samen met de zijdelingse luchtstroomelementen op de D-stijlen beperkt die dakspoiler turbulentie aan de achterkant en optimaliseert hij de stroomlijn. De buitenspiegels zijn eveneens perfect aerodynamisch uitgebalanceerd en de velgen werden volledig nieuw ontworpen, met velgmaten van 17 tot 20 duim.

Achterpartij met nieuwe horizontale ledstrip. Ook de nieuwe achterkant van de Tiguan heeft een opvallend design. Bovenaan zijn de grote dakspoiler en de zijdelingse luchtgeleiders op de C-stijlen bepalende stijlelementen. Een nieuw designkenmerk van de SUV is de doorlopende horizontale strip die aansluit op de ledachterlichtblokken. In de twee topuitvoeringen, Elegance en R-Line, of in combinatie met de hogere koplampversies wordt de ledstrip tussen de achterlichtblokken eveneens verlicht, net zoals aan de voorkant. De op de Tiguan Elegance standaard elektrisch bedienbare achterklep loopt ver door tot aan de bumper. Beide topuitvoeringen hebben opvallende chroomelementen in het onderste deel van de bumper.

GECONNECTEERD INTERIEUR – NIEUW NIVEAU VAN KWALITEIT EN BEDIENING

Meer ruimte voor fietsen en boards. De nieuwe Tiguan werd 30 mm langer (4.539 mm) dan zijn voorganger, maar de hoogte (zonder dakrails) is slechts 4 mm toegenomen (1.639 mm). De breedte (1.842 mm) en de wielbasis (2.680 mm) bleven ongewijzigd. De bagageruimte van de nieuwe generatie laat zien hoe goed de ruimte wordt benut: hoewel de SUV slechts iets langer is, groeide het koffervolume van de versies met de eTSI-, TSI- en TDI-aandrijving met 37 liter tot 652 liter (bij belading tot aan de bovenzijde van de achterbankleuningen). De achterbank kan naar voren en naar achteren worden verschoven en de hoek van de rugleuning kan worden aangepast. De uitstekende hoofdruimte werd nog eens 9 mm groter voorin (1.058 mm) en 10 mm groter achterin (1.022 mm).

Een nieuwe cockpitgeneratie. Het interieur van de nieuwe Tiguan onderging verdere kwaliteitsverbeteringen, met een geoptimaliseerde gevoelskwaliteit voor alle gebruikte materialen, en biedt een erg strak en ergonomisch design voor het dashboard, de deurpanelen en de stoelen. Bovendien wordt een volledig nieuwe bedienings- en weergavematrix gebruikt, die steunt op de



modulaire infotainmentmatrix van de vierde generatie (MIB4). Volkswagen heeft het digitale cockpitlandschap gevoelig verbeterd ten opzichte van het vorige model. Dat geldt met name voor het infotainmentsysteem en de bediening van de airconditioning. Beide functies zijn nu gecombineerd in één component en zitten veel hoger in het voertuig. Samen met de standaard digitale boordinstrumenten bevinden alle schermen van de nieuwe Tiguan zich op één visuele as. En net als het digitale instrumentenpaneel (Digital Cockpit), het infotainmentsysteem en de bediening van de airconditioning is ook het head-updisplay nieuw ontworpen. Terwijl het vorige systeem de informatie weergaf op een klein glazen display, heeft de nieuwe Tiguan een head-updisplay dat de informatie op de voorruit projecteert, met andere woorden in de virtuele ruimte voor de Volkswagen. De Tiguan is ook het enige Volkswagen-model met een nieuwe multifunctionele, intuïtief te bedienen rijbelevingsschakelaar.

Hogeresolutieschermen. Het nieuwe standaard infotainmentscherm van de Tiguan meet 285,6 x 160,6 mm (diagonaal van 12,9 duim). Optioneel of naargelang van de uitrusting is ook een scherm van 332,07 x 185,79 mm (15 duim) verkrijgbaar. Het visueel vrijstaande scherm wordt gekenmerkt door een nieuw ontwikkelde grafische lay-out en menustructuur, die intuïtief en eenvoudig te bedienen is. Veel systeeminstellingen kunnen ook worden ingesteld met de nieuwe spraakassistent IDA. De Digital Cockpit voor de bestuurder heeft een beeldscherm diagonaal van 260 mm (10,25 duim). Dankzij de nieuwe oppervlaktecoating die reflecties en verblinding vermindert, heeft de cockpit een vlak ontwerp en is ze in het dashboardpaneel geïntegreerd als een horizontaal geplaatste tablet, omdat er niet langer een overhang aan de bovenkant nodig is om voor schaduw te zorgen.

Rijbelevingsschakelaar, IDA en ChatGPT. De stijlvolle en gebruiksvriendelijke rijbelevingsschakelaar is een herinterpretatie van de 4MOTION Active Control die in het vorige model werd gebruikt. De multifunctionele bediening regelt nu niet alleen de rijprofielen en rijmodi, maar voor het eerst ook het audiovolume en de voorgeconfigureerde 'Sferen'. In deze Sferen worden de instellingen van de sfeerverlichting en het geluidssysteem samengevoegd om een breed scala aan licht- en audiosferen te genereren. Er is ook een mogelijkheid om afspeellijsten van de Spotify-streamingservice toe te voegen, die perfect passen bij de respectievelijke sferen. Bestuurders krijgen de keuze uit de modi Lounge, Energetic, Joy, Minimal en Me. Lounge wordt bijvoorbeeld gekenmerkt door gedempte kleuren, rustige geluiden en klassieke muziek. Energetic heeft dan weer meer kleur, luidere geluiden en een levendigere afspeellijst. Dankzij de nieuwe spraakassistent IDA¹ kunnen voertuig- en infotainmentfuncties zoals het audiovolume eenvoudig worden bediend met natuurlijke taal. Daarnaast beantwoordt IDA specifieke vragen over alle denkbare onderwerpen. Daarvoor



gebruikt het systeem online databases en – als primeur – ChatGPT¹ (artificiële intelligentie, AI). ChatGPT wordt beschikbaar als een update.

Nieuwe schakelaars op de stuurkolom. De middenconsole biedt meer opbergruimte, want – net als bij de ID.7 en de nieuwe Passat Variant – is de versnellingspook vervangen door een intuïtief te bedienen schakelaar op de stuurkolom (rechts): de schakelaar wordt vooruit naar 'D' gedraaid om vooruit te rijden en achteruit naar 'R' om achteruit te rijden, terwijl de parkeerrem wordt geactiveerd door de zijkant van de schakelaar in te drukken. Ook aan de linkerkant van de stuurkolom zit een nieuwe, multifunctionele schakelaar, om de richtingaanwijzers en ruitenwissers te bedienen. De extra ruimte in de middenconsole wordt bijvoorbeeld gebruikt voor twee inductieve oplaadvlakken voor smartphones (15 watt, gekoeld) en twee USB-C-poorten (oplaadcapaciteit 45 watt).

Nieuwe ergoActive-stoelen met massagefunctie en airconditioning. De Elegance- en R-Line-versies zijn standaard uitgerust met Sport-Comfort-stoelen, inclusief een pneumatische drukpuntmassagefunctie met drie luchtkamers in de rugleuning, een in vier richtingen pneumatisch verstelbare lendensteun en stoelverwarming. Aan bestuurderszijde is een ergonomisch geoptimaliseerde ergoActive-stoel geïnstalleerd. De middelste delen van de voorstoelen en de buitenste achterstoelen zijn afgewerkt met stijlvolle ArtVelours Eco-microvezelbekleding. De ergoActive Plus-stoelen voor bestuurder en voorpassagier zijn op beide modellen als optie verkrijgbaar als onderdeel van het Vienna-lederpakket. Ze zijn elektrisch verstelbaar en bieden een drukpuntmassage met tien luchtkamers, een geheugenfunctie en een verstelbare dijbeensteun. Bovendien hebben de ergoActive Plus-stoelen onafhankelijk verwarmde stoeloppervlakken en rugleuningen, evenals stoelventilatie. De stoelverwarming en stoelventilatie kunnen zelfs automatisch worden ingeschakeld op basis van de buitentemperatuur. In dat geval zijn de middelste delen van de voorstoelen en de buitenste achterstoelen bekleed met Varenna-leder.

BREED UITRUSTINGSGAMMA – ELEGANCE EN R-LINE ALS TOPVERSIES

Tiguan als instapversie. Net als zijn voorganger kan de nieuwe Tiguan worden geconfigureerd in de vier uitrustingsversies Tiguan, Life, Elegance en R-Line. De Elegance- en R-Line-uitvoeringen zijn allebei als topversies gepositioneerd: Elegance is de meest verfijnde uitvoering, terwijl R-Line de sportieve variant is. De basisversie Tiguan wordt standaard geleverd met uitrusting zoals de nieuwe Digital Cockpit (10 duim), het centrale scherm van 12,9 duim, de rijbelevingsschakelaar, het waarschuwingssysteem Car2X, de bijkomende



centrale airbag (voorin) en zijairbags achterin, de automatische Climatronic-airconditioning met één zone, USB-C-poorten met een vermogen van 45 watt (voorin), zwarte dakrails en tal van rijhulpsystemen. Tot de standaard rijhulpsystemen behoren Side Assist (rijstrookwisselassistent), inclusief Rear Traffic Alert, Front Assist (noodremsysteem), Lane Assist (spoorassistent), Rear View (achteruitrijcamera) en een camera vooraan voor Dynamic Road Sign Display (verkeersbordherkenning). Ook ledkoplampen en lichtmetalen 17-duimsvelgen zijn standaard.

Tiguan Life als middenversie. De Tiguan Life voegt daar onder meer het volgende aan toe: Climatronic-airconditioning met drie zones, comfortstoelen voorin, variabele koffervloer (twee niveaus, in de hoogte verstelbaar), Park Assist Plus inclusief Park Distance Control, adaptieve snelheidsregelaar (ACC), Light Assist (grootlichtregeling), App-Connect Wireless (Apple- en Android-integratie), elektrisch inklapbare buitenspiegels, sfeerverlichting buiten en lichtmetalen 17-duimsvelgen in Venezia-design.

Elegance en R-Line als topversies. De uitrustingsniveaus Elegance en R-Line vullen de uitrusting van de Life-versie aan met details zoals Plus-ledkoplampen met een horizontale ledstrip voor- en achteraan, een sfeerverlichtingspack met drie lichtzones en dertig kleuren, een drukpuntmassage met drie kamers voor de voorstoelen en een ergoActive-bestuurdersstoel. Daarnaast beschikt de Tiguan Elegance over geluidwerende ruiten plus donkergetint privacyglas achteraan, het Winterpack (inclusief stoelverwarming en verwarmde ruitensproeiers), een elektrisch te openen en te sluiten achterklep (inclusief Easy Open-functie door middel van een voetbeweging), Park Assist Plus met geheugenfunctie, zilverkleurige dakrails, stoelbekleding in stijlvolle ArtVelours Eco-stof en de lichtmetalen 18-duimsvelgen Napoli. De Tiguan R-Line onderscheidt zich daarentegen door voorzieningen zoals bumpers in R-Line-design, een specifiek R-Line-interieur met sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en de lichtmetalen 19-duimsvelgen Coventry. De Tiguan R-Line kan ook worden gepersonaliseerd met het Black Style Pack. Dat omvat zwarte lichtmetalen 19-duimsvelgen, zwarte buitenspiegelbehuizingen en akoestische ruiten plus donkergetint privacyglas achteraan en raamomlijstingen in elegante zwarte hoogglans. Zoals gebruikelijk bij Volkswagen kunnen de modellen met een paar muisklikken verder worden gepersonaliseerd met diverse packs en opties. Een bijzonder hoogtepunt is het nieuwe elektrisch bedienbare panoramische schuif- en kanteldak, met een groot transparant oppervlak dat doorloopt tot de achterzijde.



- 1) *Optionele uitrusting*
- 2) *Tiguan eTSI, 96 kW (130 pk) – WLTP-brandstofverbruik (gecombineerd): 6,1 l/100 km | CO₂-uitstoot (gecombineerd): 139 g/km*
- 3) *Alle uitrustingsdetails, prijzen (incl. 21 procent btw)*
- 4) *Tiguan eHybrid, 150 kW (204 pk) – deze aandrijversie is nog niet te koop*
- 5) *Tiguan eHybrid, 200 kW (272 pk) – deze aandrijversie is nog niet te koop*
- 6) *De waarde voor het reële oplaadproces voor klanten is 40 kW, bepaald in overeenstemming met DIN 70080. Toch is een oplaadvermogen tot 50 kW mogelijk in ideale omstandigheden (bv. erg lage laadstatus of hoge batterijtemperaturen)*
- 7) *Studie ‘Mobiliteit in Duitsland’*
- 8) *Tiguan eTSI, 110 kW (150 pk) – WLTP-brandstofverbruik (gecombineerd): 6,4 - 6,2 l/100 km | CO₂-uitstoot (gecombineerd): 146 - 140 g/km*
- 9) *Tiguan TSI, 150 kW (204 pk) – deze aandrijversie is nog niet te koop*
- 10) *Tiguan TSI 4MOTION, 195 kW (265 pk) – deze aandrijversie is nog niet te koop*
- 11) *Tiguan TDI, 110 kW (150 pk) – WLTP-brandstofverbruik (gecombineerd): 5,5- 5,3 l/100 km | CO₂-uitstoot (gecombineerd): 145 - 139 g/km.*
- 12) *Tiguan TDI 4MOTION, 142 kW (193 pk) – WLTP-brandstofverbruik (gecombineerd): 6,4 - 6,1 l/100 km | CO₂-uitstoot (gecombineerd): 168 - 160 g/km.*
- 13) *Binnen de grenzen van het systeem moet de bestuurder altijd in staat zijn om het rijhulpsysteem te overrulen. Hij wordt dus niet ontheven van de verantwoordelijkheid om het voertuig met de nodige omzichtigheid te besturen*

De Volkswagen-groep

www.volkswagenag.com

D'leteren

<http://www.dieteren.com/nl>
