



19 september 2023

De nieuwe Tiguan: de gegevens in een oogopslag

## Meest succesvolle VW-model van het moment: de wereldpremière van de nieuwe Tiguan

- Lancering van nieuwe Tiguan-generatie met vooruitstrevende technologieën en charismatisch design
- Nieuwe evolutiefase van plug-inhybride aandrijvingen maakt een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km en DC-snelladen mogelijk
- Nieuwe mildhybride aandrijvingen met 48V-systeem werken in freewheelmodus zonder brandstofverbruik en uitstoot
- Nieuwe ergoActive Plus-stoelen met pneumatische massage met 10 kamers bieden hoog comfort voor lange afstanden
- Nieuw DCC Pro-ondersteldempingssysteem met 2-kleps dempers zorgt tegelijkertijd voor optimaal comfort en maximale levendigheid
- Nieuw interieur met duidelijk vormgegeven matrix van Digital Cockpit, infotainmentscherm, head-updisplay en rijbelevingsschakelaar is intuïtief in gebruik

**SUV-bestseller.** Dit is momenteel het meest succesvolle VW-model ter wereld: de Tiguan. Volkswagen heeft er alleen al in de afgelopen twee jaar 1,2 miljoen exemplaren van geproduceerd. Meer dan 7,5 miljoen kopers kozen voor deze SUV sinds zijn debuut in 2007. In een wereldpremière presenteert Volkswagen nu een volledig nieuw ontwikkelde Tiguan<sup>1</sup> en daarmee de derde generatie van de bestseller. De commerciële lancering is gepland voor het eerste kwartaal van 2024. Vrijwel tegelijkertijd met de nieuwe Tiguan wordt ook een nieuwe generatie gelanceerd van de Passat<sup>1</sup>, waarvan al meer dan 30 miljoen exemplaren zijn geproduceerd. Zo debuteren twee van de drie momenteel bestverkochte VW-modellen als volledig nieuwe generaties. Het is ook een feit dat Volkswagen een van de modernste en grootste SUV-gramma's aanbiedt, met de nieuwe Tiguan, de in 2023 ingrijpend geüpdatete T-Cross, ID.4, ID.5 en Touareg, de eind 2021 gelanceerde Taigo, de in 2022 doorontwikkelde T-Roc en T-Roc Cabrio en talrijke overzeese modellen zoals de Atlas, Tayron en ID.6.

**Hightech modulair platform MQB evo.** De derde Tiguan is gebaseerd op de nieuwste evolutiefase van het modulaire MQB-platform: het MQB evo. De nieuwe technologische ontwikkelingen die met dit modulaire platform zijn gerealiseerd, verbeteren de Tiguan in bijna elk opzicht. Nieuwe hybride



### 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/Bruelles

BTW/TVA BE0466.909.993

RPR Brussel/RPM Bruxelles



### Meer informatie

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



aandrijvingen met een zuiver elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km maken de SUV efficiënter dan ooit tevoren. Het nieuwe adaptieve onderstel DCC Pro<sup>2</sup> perfectioneert het comfort en de dynamiek. De nieuwste generatie van Park Assist<sup>2</sup> automatiseert het in- en uitparkeren. Een duidelijk gestructureerd digitaal cockpitlandschap op basis van het nieuwe MIB4 (modulair infotainmentsysteem van de vierde generatie) biedt een maximum aan informatie en brengt alle denkbare digitale diensten en apps aan boord. De bediening is daarbij consistent ontworpen om intuïtief te zijn. Daarnaast zijn nieuwe systemen zoals een pneumatische massagefunctie voor de voorstoelen of de voor het eerst in de Tiguan toegepaste IQ.LIGHT-HD-matrixkoplampen<sup>2</sup> overgenomen van het topmodel Touareg. Zo ontstond met de nieuwe Tiguan een van de modernste middenklasse-SUV's op de wereldmarkt.

**Expressief design.** De eerste generatie van de Tiguan combineerde al het zelfverzekerde design van een SUV met het typische sympathieke karakter van een Volkswagen. Deze stijl kenmerkt ook de nieuwe Tiguan. Op basis van het succesvolle Tiguan-DNA ontstond daarbij evenwel een compleet nieuw design – typisch Tiguan, typisch Volkswagen en toch volkomen nieuw. Markant: de hogere en krachtig ogende voorpartij. Hier geïntegreerd: nieuwe en zeer platte ledkoplampen. Daartussen is het klassieke radiatorrooster vervangen door een met glas beklede dwarsstrook met optioneel een daarin geïntegreerde ledstrip. De eigenlijke openingen van het radiatorrooster bevinden zich in de bumper. Aan de zijkanten van de bumper zorgen zogeheten 'air curtains' voor een optimale luchtstroom. De strak getekende voorpartij onderstreept het feit dat de  $c_x$ -waarde is verbeterd van 0,33 naar 0,28. Atletische schouderpartijen boven de wielkasten kenmerken het silhouet. De wielen zijn tot 20 duim groot. Tegelijk benadrukt een nieuwe leddwarsstrip<sup>2</sup> de onmiskenbare achterpartij van de Tiguan.

**Modern cockpitontwerp.** Volkswagen heeft het interieur van de Tiguan volledig nieuw ontwikkeld. Met zijn hoogwaardige materialen en afwerking en optionele details zoals sierstiksels en contrasterende biezen in de oppervlakken maakt het komaf met de gebruikelijke klassengrenzen. Meer dan ooit positioneert de nieuwe Tiguan zich zo als het compactere zustermodel van de luxueuze Touareg. Bovendien smelten de componenten van het MIB4 aan boord samen tot een nieuw cockpitlandschap: intuïtief te bedienen, consistent verbonden, strak en slim vormgegeven. Tot de modules behoren de nieuwe Digital Cockpit (ontspiegelde digitale instrumenten in liggend tabletformaat), een groot infotainmentscherm met een volledig nieuwe menustructuur en grafische vormgeving, een eveneens nieuw head-updisplay<sup>2</sup> (projecties op de voorruit) en een nieuwe, multifunctionele rijbelevingsschakelaar met geïntegreerd oleddisplay. Met de nieuwe spraakassistent IDA<sup>2</sup> kunnen bovendien tal van voertuig- en infotainmentfuncties, zoals het audiovolume,



spelenderwijs worden bediend door middel van natuurlijke spraak. De rijbelevingsschakelaar, IDA en het logisch gestructureerde menu van het infotainmentsysteem zijn voorbeelden van de nieuwe bedieningsstructuur van de Tiguan.

**Stoelen voor de lange afstand.** Het hoogwaardige karakter van de SUV wordt doorgetrokken in de nieuwe ergoActive Plus-stoelen<sup>2</sup> met een pneumatische 4-voudige lendensteunverstelling en een eveneens pneumatische drukpuntmassage met 10 kamers. Bovendien kan worden geprogrammeerd bij welke buitentemperaturen de stoelverwarming of stoelventilatie automatisch wordt geactiveerd.

**eHybrid en eTSI.** Volkswagen heeft de plug-inhybride aandrijvingen van de Tiguan nieuw ontwikkeld. Dankzij een nieuwe batterij van 19,7 kWh (netto) is het zuiver elektrische rijbereik van de Tiguan eHybrid, die begint met een systeemvermogen van 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> en 200 kW (272 pk)<sup>1</sup>, vergroot tot ongeveer 100 km. Dat maakt van de SUV van VW in de dagelijkse praktijk een elektrische auto. Kijk bijvoorbeeld naar Duitsland: volgens een studie<sup>3</sup> van het federale ministerie van Digitale Zaken en Verkeer is 95 procent van alle autoritten korter dan 50 km en 99 procent korter dan 100 km. Voortaan kunnen al deze ritten zuiver elektrisch worden afgelegd met een Tiguan eHybrid. Bovendien staat het zuinige samenspel van de elektromotor en een nieuwe turbobenzinemotor (1.5 TSI evo<sup>2</sup>) garant voor een totaal rijbereik van ongeveer 1.000 km. Daarnaast zal Volkswagen de SUV aanbieden met twee nieuwe mildhybride aandrijvingen van 48 volt, die 96 kW (130 pk)<sup>1</sup> en 110 kW (150 pk)<sup>1</sup> ontwikkelen en beschikken over een automatische cilinderuitschakeling (ACT). Beide Tiguans eTSI combineren hun hoge efficiëntie met uitstekende wegrijprestaties. De vier hybride modellen hebben allemaal voorwielaandrijving.

**2.0 TSI en 2.0 TDI.** Naast de vier hybride aandrijvingen zal de Tiguan met twee efficiënte turbobenzinemotoren (TSI) en twee turbodiesels (TDI) op de markt komen. Het zijn allemaal 2.0-viercilindermotoren. De TSI's leveren 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> en 195 kW (265 pk)<sup>1</sup>, terwijl de TDI's 110 kW (150 pk)<sup>1</sup> en 142 kW (193 pk)<sup>1</sup> ontwikkelen. Zowel de Tiguan 2.0 TSI met 150 kW en 195 kW als de 142 kW sterke Tiguan 2.0 TDI hebben standaard de vierwielaandrijving 4MOTION aan boord. De maximale sleepbelasting van de Tiguan-versies met vierwielaandrijving bedraagt 2.300 kg. Alle Tiguan-modellen zijn standaard uitgerust met een automatische DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling en voldoen aan de nieuwe emissienorm Euro 6e.



## HET NIEUWE EXTERIEUR

**Aerodynamische voorkant.** Vooraan geeft de nieuwe Tiguan blijk van meer hoogte dan voorheen, waardoor hij meer présence uitstraalt. Tegelijkertijd is aan de voorkant ook meteen duidelijk dat het hier om een zeer gestroomlijnde SUV gaat, met een  $c_x$ -waarde van 0,28. Vergeleken met zijn voorganger (met een  $c_x$ -waarde van 0,33) valt op dat de motorkap atletischer is geworden en organischer overloopt in de spatborden. Naar voren toe loopt ze zachtjes af in de richting van de koplampen. Waar de tweede Tiguan-generatie een hoog en open radiatorrooster met een klassiek design had, wordt de nieuwe Tiguan gekenmerkt door een met glas beklede dwarsband onder de motorkap tussen de nu aanzienlijk plattere ledkoplampen. Afhankelijk van de koplampversie is de met glas beklede zone links en rechts van het VW-logo voorzien van een ledstrip<sup>2</sup>. De nieuwe Tiguan vertoont daardoor een onmiskenbaar dag- en nachtlichtdesign. De eigenlijke grille met de luchtinlaten bevindt zich in de bumper. Links en rechts in de voorbumper zitten zogeheten 'air curtains' waardoor de rijwind aerodynamisch geoptimaliseerd naar de wielkasten wordt geleid; tegelijkertijd worden zo de remmen gekoeld.

**19.200 leds in de HD-matrixmodule van de Tiguan.** De Tiguan is het eerste MQB-model dat op de markt komt met de nieuw ontwikkelde IQ.LIGHT-HD-matrixkoplampen<sup>2</sup> (optioneel). Het interactieve verlichtingssysteem werd parallel ook voor de Touareg ontwikkeld, zodat beide SUV's het basisontwerp van de koplampen delen. HD staat voor 'high-definition', wat duidt op een hoge resolutie van de lichtbronnen. In het geval van de Tiguan gaat het in totaal om 38.400 multipixelleds. Elke koplamp beschikt over 19.200 multipixelleds die de weg en de omgeving op een volledig nieuw niveau verlichten, waardoor het comfort en de veiligheid toenemen. Elke koplamp bestaat uit drie modules. In de Tiguan zit helemaal aan de buitenkant een bimatixmodule voor de achtergrondmatrix van het groot licht. In het midden bevindt zich de HD-matrixmodule met de 19.200 afzonderlijk aanstuurbare leds, die dienen om verschillende nieuwe verlichtingsfuncties te realiseren. Helemaal aan de binnenkant zit een kleinere projectiemodule voor de statische bochtverlichting en het slechtweerlicht. De dynamische bochtverlichting wordt dan weer gegenereerd via de HD-matrixmodule.

**Meer comfort, meer veiligheid.** De bestuurder van de Tiguan kan verschillende lichtfuncties activeren. Zo projecteren de IQ.LIGHT-HD-matrixkoplampen bijvoorbeeld een lichttapijt op de rijstrook van de Tiguan: de Lane Light. Deze rijstrookverlichting maakt nachtelijke ritten comfortabeler, omdat het zeer heldere lichttapijt de rijstrook exact volgt. Ter hoogte van wegwerkzaamheden en op krappe wegen wordt de bestuurder ook ondersteund door een oriëntatielicht. Nog een pluspunt van de nieuwe koplampen is het niet-



verblindende permanente groot licht: indien gewenst kan het afhankelijk van de snelheid en het omgevingslicht permanent ingeschakeld blijven, aangezien tegen- en voorliggers nauwkeuriger dan ooit worden gemaskeerd dankzij de 38.400 afzonderlijk regelbare leds. Dankzij de betere verlichting van de weg en de omgeving voor de Tiguan worden het comfort en de veiligheid 's nachts aanzienlijk verbeterd.

**Silhouet.** Het design van de Tiguan is opzij expressiever en duidelijk atletischer geworden. Waar zijn voorganger werd gekenmerkt door een doorlopende karakterlijn ter hoogte van de deurgrepen, heeft het nieuwe model een gewelfde 'undercut' boven het voor- en achterspatbord om krachtige schouderpartijen te creëren. De deurgrepen zelf zijn lager geplaatst. Net als aan de voorkant zijn de lijnen en het reliëf in de oppervlakken hier organischer en daardoor vol gespierde spanning. De Tiguan heeft nu ook een sportieve taillelijn. De A-stijlen en de voorruit staan optisch steiler opgesteld, waardoor de motorkap langer en krachtiger oogt. Achteraan hellen de C-stijlen dan weer meer naar voren, een stylingelement dat de Tiguan een dynamischere uitstraling verleent. De daklijn van het nieuwe model wordt verlengd door een dakspoiler die ver naar achteren uitsteekt. Samen met de zijdelingse luchtdeflectoren op de D-stijlen vermindert dit de turbulenties achteraan, waardoor de stroomlijn wordt geoptimaliseerd. Met de ID.4 deelt de nieuwe Tiguan zijn evenzeer aerodynamisch perfect uitgebalanceerde buitenspiegels. De velgen zijn volledig nieuw ontworpen, met maten die variëren van 17 tot 20 duim. In de hogere uitrustingsniveaus zijn de wielkasten afgewerkt in hoogglanzend zwart, net als de onderkant van de drempels.

**Achterkant met nieuwe dwarse ledstrip.** Ook de nieuwe achterpartij van de Tiguan heeft een bijzonder opvallend design gekregen. De grote dakspoiler en de zijdelingse luchtdeflectoren op de C-stijlen zijn de meest opvallende kenmerken. Een nieuw designkenmerk van de Tiguan is de nu doorlopende dwarsstrook van de ledachterlichten. In de twee topuitrustingsniveaus Elegance en R-Line of in combinatie met de hogere koplampversies wordt ook de ledstrip tussen de achterlichten verlicht, net zoals aan de voorkant. De achterklep, die standaard elektrisch bedienbaar is op de Tiguan Elegance en Tiguan R-Line, loopt ver door in de bumper. De twee topversies hebben een opvallende, sierlijke chromlijst in het onderste deel van de bumper.



## HET NIEUWE INTERIEUR

**Meer plaats voor fietsen en boards.** De nieuwe Tiguan is 30 mm langer (4.539 mm) dan zijn voorganger, maar met 4 mm extra (zonder dakrails) is hij nauwelijks hoger (1.639 mm). De breedte (1.842 mm) en wielbasis (2.680 mm) bleven gelijk. Het koffervolume van de nieuwe generatie toont aan hoe goed de ruimte wordt benut: hoewel de SUV amper langer is geworden, is het laadvolume van de versies met eTSI-, TSI- en TDI-aandrijving met 37 liter toegenomen tot 652 liter (bij belading tot aan de bovenkant van de rugleuningen van de achterbank). De sowieso al zeer goede hoofdruimte verbeterde met nog eens 9 mm (1.058 mm) voorin en 10 mm (1.022 mm) achterin.

**Interieur van de volgende generatie.** Het nieuwe Tiguan-interieur wordt gekenmerkt door een nog hogere kwaliteit, met materialen die nog perfecter aanvoelen, en een zeer strak en ergonomisch doordacht design van het dashboard, de deurpanelen en het volledige zitmeubilair. Daarnaast zijn er nieuwe bedieningselementen en beeldschermen die gebaseerd zijn op het nieuwe modulaire infotainmentsysteem van de vierde generatie (MIB4). Volkswagen heeft het digitale cockpitlandschap daarbij aanzienlijk doorontwikkeld ten opzichte van zijn voorganger, met name wat het infotainmentsysteem en de klimaatregeling betreft. Beide functies zijn nu gecombineerd in één component en aanzienlijk hoger in de auto geplaatst. Samen met de standaard digitaal uitgevoerde instrumenten zijn alle schermen in de nieuwe Tiguan op één visuele as geplaatst, waardoor ze veel gemakkelijker te bedienen en te raadplegen zijn. Het infotainmentdisplay, dat verkrijgbaar is in twee formaten, is bovendien lichtjes naar de bestuurder gericht, zodat hij het vanuit zijn ooghoek in de gaten kan houden en vlotter kan bedienen. Net zoals de digitale instrumenten (Digital Cockpit), het infotainmentsysteem en de klimaatregeling is ook het head-updisplay volledig nieuw ontwikkeld. Waar in de voorganger nog sprake was van een systeem dat de informatie weergaf op een klein plexiglas paneel, beschikt de nieuwe Tiguan nu over een zogeheten Windshield-Head-up-Display<sup>2</sup>, waarbij de informatie op de voorruit en dus in de virtuele ruimte voor de Tiguan wordt geprojecteerd. De Tiguan is daarenboven het enige VW-model dat is uitgerust met een nieuwe, multifunctionele en intuïtief te bedienen rijbelevingsschakelaar.

**Beeldschermen met hoge resolutie.** Het nieuwe standaard infotainmentdisplay van de Tiguan meet 285,6 x 160,6 mm (12,9 duim / 1.920 x 1.080 pixels). Een scherm van 332,07 x 185,79 mm (15 duim / 2.240 x 1.260 pixels) wordt als optie of afhankelijk van de uitrusting aangeboden. Het visueel vrijstaande beeldscherm wordt gekenmerkt door een nieuw ontwikkelde





grafische vormgeving en menustructuur, die gemakkelijk en intuïtief te bedienen is. Veel van de systeeminstellingen kunnen ook worden bediend met behulp van de nieuwe spraakbesturing IDA. De Digital Cockpit voor de bestuurder heeft een beeldscherm diagonaal van 260 mm (10,25 duim / 1.280 x 480 pixels). Dankzij een nieuwe oppervlakcoating (die reflecties en verblinding voorkomt) is het instrumentenbord vlak in het dashboard geïntegreerd, in de stijl van een horizontaal geplaatste tablet, aangezien er geen luifel meer nodig is om het zonlicht te weren.

**Rijbelevingsschakelaar en IDA verhuizen naar het midden.** De elegant en handig vormgegeven rijbelevingsschakelaar is een herinterpretatie van de 4MOTION Active Control die in het vorige model werd gebruikt. Met de multifunctionele schakelaar kunnen nu niet alleen de rijprofielen en aandrijfmodi worden bediend, maar voor het eerst ook het audiovolume en vooraf geconfigureerde 'sferen'. In deze sferen versmelten de instellingen van de sfeerverlichting en het audiosysteem om een grote verscheidenheid aan licht- en geluidsstemmingen te creëren. Daarbij wordt zelfs gebruikgemaakt van afspeellijsten van de streamingdiensten Spotify en Apple Music die zijn afgestemd op de respectieve sferen. De modi die geactiveerd kunnen worden, zijn Lounge, Energetic, Joy, Minimal en Me. Zo maakt Lounge bijvoorbeeld gebruik van gedempte tinten, zachte tonen en klassieke muziek. Daartegenover staat Energetic, met bontere kleuren, hardere geluiden en een meer rockende afspeellijst. Met de nieuwe spraakassistent IDA<sup>2</sup> kunnen bovendien tal van voertuig- en infotainmentfuncties, zoals het audiovolume, eenvoudig worden bediend door middel van natuurlijke spraak.

**Nieuwe stuurkolomhendels.** Het instrumentenpaneel strekt zich horizontaal in één rechte lijn uit, met een hoogwaardig en overzichtelijk design. De middenconsole biedt meer opbergruimte, omdat de versnellingsbak nu wordt bediend via een intuïtieve stuurkolomhendel (rechts), vergelijkbaar met die in modellen zoals de ID.7 en ID. Buzz: voorwaarts naar 'D' draaien om vooruit te rijden, terugdraaien naar 'R' om de achteruitversnelling in te schakelen, zijwaarts drukken om de handrem te activeren. En net als de ID.7 heeft nu ook de Tiguan links een nieuwe multifunctionele stuurkolomhendel voor de richtingaanwijzer- en ruitenwisserfuncties. De extra ruimte in de middenconsole wordt bijvoorbeeld gebruikt voor twee inductieve oplaadstations voor smartphones (15 watt, gekoeld) en twee USB-C-interfaces (met 45 watt oplaadvermogen).

**Nieuwe ergoActive Plus-stoelen<sup>2</sup> met massage en klimaatregeling.** De Tiguan zal beschikbaar zijn met volledig nieuw ontwikkelde ergoActive-voorstoelen. Die zijn elektrisch verstelbaar (tot 14-voudig, afhankelijk van het model en de uitvoering). De ergoActive-stoelen beschikken ook over een pneumatische 4-



voudige lendensteunverstelling en een eveneens pneumatische drukpuntmassage met 10 kamers in de rugleuningen, functies die anders veeleer worden aangetroffen in modellen uit de luxeklasse. Daarenboven kan de bestuurder via het infotainment programmeren dat de stoelverwarming of stoelventilatie automatisch wordt geactiveerd vanaf een bepaalde buitentemperatuur.

### HET NIEUWE AANDRIJVINGSGAMMA

**eHybrid, eTSI, TSI, TDI, DSG.** Volkswagen zal de nieuwe Tiguan aanbieden in acht verschillende motorversies: twee nieuwe mildhybride benzinemotoren (eTSI), twee nieuwe plug-inhybride aandrijvingen (eHybrid), twee turbodiesels (TDI) en twee turbobenzinemotoren (TSI). Alle aandrijvingen zijn standaard gekoppeld aan een DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling. De eTSI (1.5 TSI evo2) ontwikkelt een vermogen van 96 kW (130 pk)<sup>1</sup> en 110 kW (150 pk)<sup>1</sup>. De twee nieuwe eHybrid-modellen leveren systeemvermogens van 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> en 200 kW (272 pk)<sup>1</sup>. De twee 2.0 TSI-motoren sturen maximumvermogens van 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> en 195 kW (265 pk)<sup>1</sup> naar de DSG. In het geval van de TDI uit de EA288 evo-motorreeks gaat het om 110 kW (150 pk)<sup>1</sup> en 142 kW (193 pk)<sup>1</sup>. De TSI met 195 kW<sup>1</sup> en de 142 kW<sup>1</sup> sterke TDI worden altijd aangeboden met de vierwielaandrijving 4MOTION.





Alle aandrijvingsversies in een oogopslag:

Motorsysteem	Vermogen in kW / pk	Versnellingsbak	Wiel aandrijving
<b>Plug-inhybride</b>			
eHybrid <sup>1</sup>	150 / 204	6-traps eDSG	Voorwielen
eHybrid <sup>1</sup>	200 / 272	6-traps eDSG	Voorwielen
<b>Mildhybride</b>			
1.5 eTSI <sup>1</sup>	96 / 130	7-traps DSG	Voorwielen
1.5 eTSI <sup>1</sup>	110 / 150	7-traps DSG	Voorwielen
<b>Turbobenzine</b>			
2.0 TSI 4MOTION <sup>1</sup>	150 / 204	7-traps DSG	4MOTION
2.0 TSI 4MOTION <sup>1</sup>	195 / 265	7-traps DSG	4MOTION
<b>Turbodiesel</b>			
2.0 TDI <sup>1</sup>	110 / 150	7-traps DSG	Voorwielen
2.0 TDI 4MOTION <sup>1</sup>	142 / 193	7-traps DSG	4MOTION

## De hybride aandrijvingen in detail:

**eHybrid – plug-inhybride.** De plug-inhybride aandrijvingen zijn volledig nieuw ontwikkeld. Zoals vermeld leveren ze een systeemvermogen van 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> en 200 kW (272 pk)<sup>1</sup>. Dankzij de overstap naar een hightech 1.5-turbobenzinemotor (1.5 TSI evo2) met variabele turbogeometrie (VTG) en een hoogst efficiënt TSI-evo-verbrandingsproces in combinatie met een nieuwe 19,7kWh-batterij (netto / voorganger: 10,6 kWh) voorspelt Volkswagen dat met de Tiguan eHybrid een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km mogelijk zal zijn. Dat maakt dat beide SUV's voor de meeste dagelijkse ritten kunnen functioneren als EV's. Indien nodig kan de 1.5 TSI bijspringen, waardoor het rijbereik met een volle batterij en dito tank toeneemt tot ongeveer 1.000 km. De batterij wordt voortaan met 11 in plaats van 3,6 kW opgeladen aan de wallbox thuis en andere AC-oplaadpunten. Daarnaast zullen beide Tiguan eHybrids voor het eerst ook met een vermogen tot 50 kW kunnen worden opgeladen aan DC-snellaadpunten.

**eTSI – mildhybride.** 96 kW (130 pk)<sup>1</sup> en 110 kW (150 pk)<sup>1</sup> sterk zijn de twee mildhybride aandrijvingen. Ook hier gaat het om de 1,5 liter grote viercilinder (1.5 TSI evo2), die in dit geval ook beschikt over een automatische cilinderuitschakeling (ACTplus). Als mildhybride aandrijving is de benzinemotor gekoppeld aan een 48V-lithium-ionbatterij en een riemaangedreven starter-



generator van eveneens 48 volt. De 1.5 eTSI biedt bijzonder goede wegrijprestaties en een hoog rendement, omdat de motor dankzij de elektrische componenten steeds weer volledig wordt uitgeschakeld. In deze fasen 'freewheelt' de SUV zonder motorgerelateerde uitstoot.

### HET NIEUWE ADAPTIEVE ONDERSTEL

**DCC Pro<sup>2</sup>.** Het MQB evo-platform vormt ook de basis voor een nieuwe onderstelgeneratie voor de Tiguan. Naast tal van individuele maatregelen heeft Volkswagen voor de Tiguan een nieuwe generatie van het adaptieve onderstel DCC ontwikkeld: het optionele DCC Pro. Bovendien is de SUV voor het eerst uitgerust met een rijdynamiekmanager. Die regelt de functies van de elektronische sperddifferentiëlen (XDS) en de zijdelingse dynamiekcomponenten van de schokdempers, die in het geval van het DCC Pro<sup>2</sup> regelbaar zijn. Aan de hand van wielspecifieke remingrepen en een wielselectieve verandering van de demperstugheid worden de rijeigenschappen neutraler, stabiel, wendbaarder en preciezer. Algemene prestatieverbeteringen zijn bovendien te danken aan een grotere camberstijfheid en een hogere zijdelingse krachtbesturing van de vierarmige achteras (meer stabiliteit van de achtertrein en dus meer rijveiligheid), een nieuwe afstelling van de elektromechanische stuurbekrachtiging en nieuwe stabilisatoren en dempers. Dankzij de nieuwe onderstelkenmerken wordt de Tiguan een van de meest wendbare en comfortabele SUV's in zijn klasse.

### HET NIEUWE UITRUSTINGSGAMMA

**Tiguan is de basisversie.** Net als zijn voorganger wordt de nieuwe Tiguan gelanceerd in de vier uitrustingsversies Tiguan, Life, Elegance en R-Line. De Elegance en R-Line zijn allebei gepositioneerd als topversies, met de Elegance als bijzonder elegante uitvoering en de R-Line als sportieve variant. Zelfs de basisversie Tiguan is meteen al standaard uitgerust met details zoals de nieuwe Digital Cockpit (10 duim), het centrale display van 12,9 duim, de rijbelevingsschakelaar, het Car2X-waarschuwingssysteem, een extra middenairbag (voorin) en zijairbags achterin, Climatronic met 1 zone (automatische klimaatregeling), USB-C-interfaces met 45 watt laadvermogen (voorin), zwarte dakrails en tal van rijhulpsystemen. Tot de standaard rijhulpsystemen behoren Side Assist (dat assisteert bij het wisselen van rijstrook), Front Assist (noodremstelsysteem), Lane Assist (dat helpt om de rijstrook aan te houden), Rear View (achteruitrijcamera) en een frontcamera voor verkeersbordherkenning. Eveneens standaard: ledkoplampen en lichtmetalen 17-duimvelgen.



**Life is de middenversie.** De Tiguan Life onderscheidt zich door de volgende extra voorzieningen: Climatronic met 3 zones (Air Care), comfortstoelen voorin, variabele koffervloer (in twee hoogtes verstelbaar), Park Assist (parkeerhulp), ACC (automatische afstandregeling), Light Assist (grootlichtassistent), App-Connect (Apple- en Android-integratie), elektrisch inklapbare buitenspiegels, sfeerverlichting buiten en lichtmetalen 17-duimvelgen in Venezia-design.

**Elegance<sup>2</sup> en R-Line<sup>2</sup> zijn de topversies.** In vergelijking met de Life beschikken de versies Elegance en R-Line nog over extra uitrustingsdetails zoals LED Plus-koplampen in combinatie met dwarse ledstrips voor- en achteraan, akoestische ruiten plus donker privacyglas achteraan, een Ambient Light-pack met drie lichtzones en 30 kleuren, een Winter-pack (inclusief stoelverwarming en verwarmde ruitensproeiers) en ErgoActive-voorstoelen met massagefunctie. De Tiguan Elegance is bovendien uitgerust met een elektrisch openende en sluitende achterklep (incl. Easy Open-functie door middel van een voetbeweging), de Park Assist Pro met op afstand bedienbare parkeerfunctie (via smartphone) en geheugenfunctie, zilverkleurige dakrails, stoelbekleding in hoogwaardig Microfleece en aluminium 18-duimvelgen (design Napoli). De Tiguan R-Line daarentegen onderscheidt zich door extra voorzieningen zoals bumpers in R-Line-design, een specifiek R-Line-interieur met sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en lichtmetalen 19-duimvelgen (design Coventry). Bovendien kan de Tiguan R-Line worden gepersonaliseerd met het Black Style-pack. Dat omvat onder andere zwarte lichtmetalen 19-duimvelgen en zwarte buitenspiegelkappen.



De MQB evo: de nieuwe Tiguan-technologieën in detail

## Evolutie van een bestseller: het MQB evo levert de bouwstenen voor vooruitgang

---

- **MQB staat voor innovatieve technologieën, flexibele aandrijfconcepten en synergieën over de modelreeksen heen**
  - **Nieuwe evolutiefase van het modulaire platform MQB biedt de Tiguan toegang tot vooruitstrevende hightech functies zoals DCC Pro**
  - **Twee nieuwe plug-inhybrides slaan met een elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km en DC-snelladen (50 kW) een nieuwe brug naar elektromobiliteit**
  - **Nieuwe mildhybride aandrijflijnen met zuinig 48V-systeem zetten kinetische energie om in elektrische energie en maken tijdelijke uitschakeling van de motor mogelijk**
  - **Nieuwe digitale instrumenten en een nieuwe infotainmentgeneratie smelten samen tot een intuïtief bedienbaar cockpitlandschap**
- 

**Matrix van de nieuwste MQB-technologieën.** Het MQB evo is een matrix van de modernste technologiemodules die allemaal perfect op elkaar aansluiten. Op basis van deze bouwstenen heeft Volkswagen nu de nieuwe Tiguan en Passat Variant ontwikkeld, evenals een update voor de Golf. De hoge kwaliteit van hun interieurs, een nieuwe en intuïtief bedienbare infotainmentarchitectuur, een nieuwe generatie plug-inhybride aandrijvingen met een ruim elektrisch rijbereik van ongeveer 100 km en een nieuwe DC-snellaadfunctie, evenals uiterst comfortabele onderstellen, lossen de verwachtingen van Volkswagen-rijders in: vooruitstrevende voertuigen die helemaal mee zijn met hun tijd en op elk vlak net dat beetje extra bieden. Zo beschikken de nieuwste MQB-modellen over het potentieel om het succesverhaal van hun voorgangers tot ver in de toekomst voort te zetten.

**MQB evo maakt hightech betaalbaarder.** Wie kiest voor de nieuwe Tiguan (generatie III), de Passat Variant (generatie IX) of de nieuwe Golf (update generatie VIII), zal profiteren van de duidelijke schaalvoordelen van het MQB-platform. Dat komt doordat deze Volkswagens gebruikmaken van talloze nieuwe systemen waarvan de ontwikkelingskosten worden gespreid over alle MQB-modelreeksen. Zo maakt Volkswagen innovaties beschikbaar en meer betaalbaar voor honderdduizenden automobilisten wereldwijd.



**TDI, TSI, eTSI en eHybrid.** Een algemene bijzonderheid van het MQB is het feit dat alle gangbare aandrijfvormen in één reeks aangeboden kunnen worden: diesel- en benzinemotoren, mild- en plug-inhybride systemen en zelfs puur elektrische versies, getuige de e-Golf (generatie VII). Alle MQB-modellen hebben voorwielaandrijving of, afhankelijk van de versie en het vermogensniveau, vierwielaandrijving. De nieuwe Passat Variant en Tiguan en de update van de huidige Golf zullen verkrijgbaar zijn met turbodiesels (TDI), turbobenzinemotoren (TSI), mildhybride turbobenzine aandrijvingen (eTSI) en plug-inhybride systemen (eHybrid).

**Nieuw MQB- en MEB-infotainment.** Volkswagen gebruikte bij de ontwikkeling niet alleen het potentieel van het MQB, maar ook het gezamenlijke potentieel van het merk en van de hele groep. Dat verlaagt evenzeer de kosten en biedt toegang tot technologieën van andere modelreeksen. Vandaar dat het MQB evo bewust is uitgerust met interfaces voor de andere platformen van het merk en de groep, om ook zo schaalvoordelen te kunnen benutten. Deze compatibiliteit is bijvoorbeeld duidelijk zichtbaar in het nieuwe modulaire infotainmentsysteem van de vierde generatie: de grafische vormgeving, menustructuur en bedieningsfilosofie van het MIB4 zijn vergelijkbaar – met overeenkomstige synergieën – met die in de nieuwe ID.4, ID.5 en ID.7 (MEB-modellen). Nog een voordeel: bij de overstap van een MEB- naar een MQB-model en omgekeerd hoeven de bestuurders niet langer te wennen aan verschillende display- en bedieningsconcepten.

**MQB – van kleine auto's tot grote Amerikaanse SUV's.** Het MQB drukt als geen ander modulair systeem zijn stempel op het merk en de groep. De eerste twee MQB-modellen waren de VW Golf (generatie VII) en de Audi A3 (generatie III) in 2012. De eerste Passat (generatie VIII) op deze basis volgde eind 2014, de Touran (generatie II) midden 2015 en tot slot de Tiguan (generatie II) begin 2016. Alle MQB-Volkswagens delen onder andere gemeenschappelijke motor- en transmissiereeksen met een uniforme inbouwpositie, een identieke onderstelarchitectuur, gemeenschappelijke componenten zoals vierwielaandrijving, airconditioning, stuurwielen en de infotainment- en rijhulpsystemen. Daarnaast zijn er ook synergieën in de productie, aangezien een grote verscheidenheid aan MQB-modelreeksen parallel in één fabriek kan worden geproduceerd. Tegelijkertijd biedt de modulaire structuur een grote vrijheid om te variëren met bijvoorbeeld wielbasissen, spoorbreedtes of het vermogensspectrum van de aandrijfsystemen. Daardoor is het vandaag mogelijk om op basis van het MQB uiterst uiteenlopende Volkswagens te ontwikkelen, zoals de compacte Polo enerzijds en de grote Amerikaanse SUV Atlas anderzijds.



## ELEKTRISCH RIJDEN – eHYBRID MET GROTE BATTERIJ

**eHybrid met 150 kW<sup>1</sup> en 200 kW<sup>1</sup>.** Volkswagen heeft de eHybrid verregaand nieuw ontworpen en daarbij een aandrijfsysteem gecreëerd dat de wereld van benzinekrachtbronnen en elektromotoren consistentier dan ooit met elkaar verenigt. Het doel: de fusie van een groot gezamenlijk rijbereik en een dagelijks bruikbare elektromobiliteit voor het merendeel van alle verplaatsingen. Om dat te bereiken heeft Volkswagen de eHybrid uitgerust met een nieuwe en grotere batterij, een hogere oplaadcapaciteit en de 1.5 TSI evo2, die voor het eerst wordt gebruikt voor plug-inhybride modellen. In de basisversie ontwikkelt deze hightech turbobenzinemotor een thermisch vermogen van 110 kW (150 pk)<sup>1</sup> voor de eHybrid-aandrijving, waardoor in combinatie met de elektromotor met een piekvermogen van 85 kW (115 pk) een systeemvermogen van 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> bereikt kan worden. Optioneel beschikbaar is de topversie van de motor met 130 kW (177 pk)<sup>1</sup>, die samen met de elektromotor een systeemvermogen van 200 kW (272 pk)<sup>1</sup> genereert. De 150kW-versie<sup>1</sup> ontwikkelt een systeemkoppel van 350 Nm, tegenover 400 Nm voor de 200kW-versie<sup>1</sup>. Het hoogste systeemvermogen en het maximale systeemkoppel zijn geen op te tellen waarden van de 1.5 TSI evo2 en de elektromotor, maar – met het oog op maximale efficiëntie – piekwaarden die elektronisch worden geregeld. De componenten van de nieuwe plug-inhybride aandrijvingen in detail:

**1.5 TSI evo2 met 110 kW<sup>1</sup> en 130 kW<sup>1</sup>.** De plug-inhybride aandrijving bestaat uit twee aandrijfcomponenten: de elektromotor en de turbobenzinemotor. De benzinemotor die in de gehybridiseerde voorgangers werd gebruikt, was een 1.4 TSI. Die motor werd vervangen door de 1.5 TSI evo2, die dus ook voor het eerst wordt gebruikt in de plug-inhybrides. De 1.5 TSI evo2 uit de EA211-motorreeks is de tweede generatie van deze 1.5-viercilindermotor. De evo2 onderscheidt zich door tal van hightech kenmerken, zoals het TSI evo-verbrandingsproces en een VTG-turbocompressor (variabele turbinegeometrie). De combinatie van het Miller-verbrandingsproces van deze TSI met de VTG-turbocompressor is een technisch unicum op het vlak van massageproduceerde benzinemotoren. Nieuw is niet alleen het feit dat de 1.5 TSI evo2 hier voor het eerst wordt gebruikt voor een plug-inhybride aandrijving, maar ook het debuut van de tot nu toe hoogste vermogensversie van de motor, met 130 kW<sup>1</sup>. Voorheen was hij alleen verkrijgbaar in de versie met 110 kW<sup>1</sup> en een variant met 96 kW (130 pk)<sup>1</sup>. Deze laatste wordt onder meer gebruikt in de Golf en voortaan ook in de nieuwe Tiguan.

**Miller-cyclus verhoogt de efficiëntie.** Het TSI-evo-verbrandingsproces dat we al kennen van de eerste 1.5 TSI evo, wordt voortgezet in de TSI-evo2-generatie. Naast de optimalisering van de koeling van de verbrandingskamer is



de onderscheidende factor de symbiose van de Miller-cyclus (vroeg sluiten van de inlaatkleppen met een hoge compressie) en de VTG-drukvoeding. Het benzine-luchtmengsel wordt daarbij over het hele werkingsgebied van de motor op lambda 1 gehouden. Zo draait de TSI dus nooit te rijk (te veel benzine) en nooit te arm (te veel zuurstof), omdat de brandstof volledig en schoon wordt verbrand. Dankzij dit verbrandingsproces werkt de efficiënte 1.5 TSI evo2 met een zeer hoog rendement. Dat verlaagt het verbruik en de uitstoot. Andere technische parameters zijn onder meer een hogedrukinjectie tot 350 bar, cilindervoeringen met plasmacoating (lagere interne wrijving) en zuigers met ingegoten koelkanalen (optimalisatie van de verbranding). Beide plug-inhybride versies van de 1.5 TSI ontwikkelen hun piekvermogen tussen 5.500 en 6.000 t/min en hun maximumkoppel van 250 Nm tussen 1.500 en 4.000 t/min.

**Elektromotor met 85 kW plus 6-traps DSG.** Volkswagen gebruikt een geavanceerde hybridetransmissie in zijn MQB-modellen: de DQ400e evo. In deze speciale 6-traps DSG is de elektromotor geïntegreerd. Zoals vermeld ontwikkelt de e-motor met de aanduiding HEM80evo een vermogen van 85 kW (115 pk) en een maximumkoppel van 330 Nm. Samen met de nieuwe DQ400e evo vormt de elektromotor een compacte eenheid.

**19,7kWh-hoogspanningsbatterij.** De nieuwe plug-inhybride MQB-modellen zullen – volgens de prognoses – een elektrisch rijbereik van tot 100 km mogelijk maken. Voorheen was dat tussen de 50 en 80 km. Die aanzienlijke toename in rijbereik is te danken aan een nieuwe hoogspanningsbatterij. Haar netto-energiecapaciteit is toegenomen van 10,6 tot 19,7 kWh in vergelijking met haar voorgangers. De batterij is uitgerust met nieuwe celtechnologie voor de 96 modules en een externe vloeistofkoeling. Omdat de lithium-ionbatterij voor de achteras is geplaatst, zorgt het samenspel met de voorin geplaatste aandrijving (elektromotor, DSG, TSI) voor een uitgebalanceerde gewichtsverdeling.

**Energiebeheer en opladen tot 50 kW.** De energiestroom tussen de batterij en de elektromotor wordt beheerd door nieuwe vermogenselektronica. Die zet de gelijkstroom (DC) van de batterij om in wisselstroom (AC) voor de elektromotor. Daarnaast voedt een geïntegreerde DC/DC-converter het geïntegreerde 12V-boordnet. Dankzij een eveneens nieuw oplaadsysteem is het nu mogelijk om met maximaal 11 kW in plaats van 3,6 kW op te laden aan AC-oplaadpunten of de wallbox thuis. Daarmee is een lege batterij in ongeveer twee uur weer voor 100 procent opgeladen. Voor het eerst is het ook mogelijk om met de nieuwe plug-inhybride aandrijvingen van VW tot 50 kW op te slaan aan DC-snelaadpalen. In dat geval is een tot 10 procent ontladen batterij





binnen ongeveer 25 minuten weer voor 80 procent opgeladen. Wie met een volle batterij vertrekt, zal typisch Europese woon-werkafstanden, zoals van Frankfurt am Main naar Wiesbaden en terug, of heen en weer van Den Haag naar Rotterdam, volledig elektrisch kunnen afleggen. Vooral dichtbevolkte gebieden van deze omvang zullen duidelijk ontlast worden door de nieuwe plug-inhybride modellen van Volkswagen.

### **EFFICIËNT RIJDEN – eTSI MET 48V-SYSTEEM**

**eTSI met 96 kW<sup>1</sup> en 110 kW<sup>1</sup>.** Niet elke bestuurder kan privé of op het werk opladen. Ook in die gevallen biedt Volkswagen met zijn MQB-modellen de mogelijkheid om gebruik te maken van elektrische energie door kinetische energie om te zetten in stroom. Zo bieden de mildhybride eTSI-aandrijvingen in de Passat, Tiguan en Golf de mogelijkheid om remenergie te recupereren. Net als bij de nieuwe plug-inhybride modellen (eHybrid) vormt de 1.5 TSI evo2 het technische centrum van de aandrijving. De eTSI is gekoppeld aan een 48V-lithium-ionbatterij en een riemaangedreven 48V-starter-generator, die 15 kW vermogen en 25 Nm koppel levert. Enerzijds fungeert het 48-voltsysteem als een soort elektrische booster, waardoor het zeer goede wegrijprestaties levert. Tegelijkertijd maakt de technologie het mogelijk om de 1.5 TSI evo2 volledig uit te schakelen, waardoor de auto kan freewheelen en tijdelijk elektrisch rijden. Altijd standaard: een DSG met 7 versnellingen.

**De eTSI in detail.** Naast technische kenmerken zoals het TSI-evo-verbrandingsproces en de VTG-turbocompressor is de 1.5 TSI evo2 als eTSI – in tegenstelling tot zijn evenknie in de eHybrid-modellen – ook uitgerust met het geavanceerde ACTplus-cilinderuitschakelingssysteem. ACTplus schakelt twee van de vier cilinders van de verbrandingsmotor zo vaak mogelijk uit, afhankelijk van de werkingsomstandigheden. Constructief worden daarbij de tweede en derde cilinder bij lage en middelhoge belastingen en snelheden afgesloten van de brandstoftoevoer. In de actieve cilinders neemt het rendement dan toe, terwijl de passieve cilinders bijna zonder energieverlies draaien. Wanneer opnieuw gas wordt gegeven, worden ze onmiddellijk weer geactiveerd. Vergeleken met de eerste 1.5 TSI-evo-generatie werd dat in- en uitschakelen van de cilinders nog geoptimaliseerd om een gelijkmatige motorloop te garanderen. Feit is dat de omschakelingen zo goed als onmerkbaar verlopen.

**Het 48V-systeem in detail.** Het 48V-systeem is ontworpen om brandstof te besparen. Afhankelijk van de rijstijl en de omgevingsomstandigheden kan de besparing oplopen tot ongeveer een halve liter per 100 km. Wat de technische werking betreft, maakt de 48V-technologie de overdracht van een hoger



elektrisch vermogen mogelijk met kleinere kabeldoorsneden dan bij hoogspanningssystemen. Dankzij de compacte batterij is ook het extra gewicht beperkt. Dit leidt – in vergelijking met voertuigen met zuivere 12V-technologie – tijdens het remmen of vertragen tot de recuperatie van een aanzienlijk grotere hoeveelheid energie. Met de in de 48V-lithium-ionbatterij opgeslagen energie wordt een riemaangedreven starter-generator van 48 volt aangedreven en via een DC/DC-converter het geïntegreerde 12V-boordnet gevoed. De watergekoelde riemaangedreven starter-generator neemt de rol van de dynamo en starter over. Tegelijkertijd functioneert hij als een compacte elektromotor die bij het weggrijden het aandrijfkoppel zonder vertraging verhoogt. Het vermogen van de generator wordt overgebracht via de riemaandrijving. Bovendien staat hij in voor het heropstarten van de verbrandingsmotor, die tijdens het rijden zo vaak mogelijk wordt uitgeschakeld. Uiteindelijk komt het erop neer dat de mildhybride 48V-aandrijving in de dagelijkse praktijk lage verbruiks- en uitstootwaarden combineert met zeer goede weggrijprestaties.

### **MET POWER RIJDEN – TSI, TDI EN 4MOTION**

**4MOTION met centrifugale slinger.** In de nieuwe Tiguan ontwikkelen de 2.0-turbobenzinemotoren van de EA888 evo4-reeks een vermogen van 150 kW (204 pk)<sup>1</sup> en 195 kW (265 pk)<sup>1</sup>. Via de DSG brengt de 150kW-versie haar maximumkoppel van 320 Nm over op de voorwielen, terwijl in de 195kW-versie maximaal 400 Nm naar de vier wielen wordt gestuurd. Volkswagen zal de huidige 2.0-turbodiesel van de EA288 evo-reeks in de Tiguan aanbieden in twee vermogensversies: met 110 kW (150 pk)<sup>1</sup> en 360 Nm en met 142 kW (193 pk)<sup>1</sup> en 400 Nm. De 2.0 TDI met 110 kW<sup>1</sup> drijft de vooras aan, terwijl de 142kW-versie<sup>1</sup> standaard is gekoppeld aan de vierwielaandrijving 4MOTION. Voor het 4MOTION-systeem heeft Volkswagen een nieuwe centrifugale slinger ontwikkeld die trillingen neutraliseert en het akoestische comfort perfectioneert. Bovendien maken de MQB-evo-modellen op de achteras gebruik van de nieuwste 4MOTION-koppeling, die zich onderscheidt door een slim energiebeheer: zo wordt bijvoorbeeld in combinatie met een aanhangwagen automatisch het rijprofiel Trailer geactiveerd, om de krachtverdeling tussen de voor- en achteras optimaal te regelen voor het rijden met een aanhanger. De nieuwe Tiguan met vierwielaandrijving is berekend op sleepbelastingen tot 2.300 kg.



## **ACTIEF RIJDEN – DCC PRO<sup>2</sup> EN RIJDYNAMIEKMANAGER ALS NETWERK**

**Elektronisch gestuurd onderstel.** Het MQB evo biedt de basis voor een nieuwe onderstelgeneratie. Naast tal van individuele maatregelen heeft Volkswagen voor de bestseller een nieuwe generatie van het adaptieve onderstel DCC ontwikkeld: het optionele DCC Pro<sup>2</sup>. Bovendien zijn de nieuwe Tiguan en Passat Variant – net zoals de Golf daarvoor al – nu uitgerust met een rijddynamiekmanager. Die regelt de functies van de elektronische sperddifferentiëlen (XDS) en de zijdelingsedynamiekcomponenten van de schokdempers, die in het geval van het DCC Pro regelbaar zijn. Aan de hand van wielspecifieke remingrepen en een wielselectieve verandering van de demperstugheid worden de rijeigenschappen neutraler, stabiel, wendbaarder en preciezer. De basisarchitectuur van het onderstel wordt gevormd door een McPherson-voortrein en een doorontwikkelde vierarmige achteras.

**De basisfunctie DCC.** Zowel voor het nieuwe als het vorige DCC geldt dat de actieve demperregeling permanent reageert op de wegkenmerken en rijomstandigheden van het moment, rekening houdend met parameters zoals stuur-, rem- en acceleratie-input. Voor elk wiel wordt de ideale demping in een fractie van een seconde berekend en toegepast op de schokdempers. De bestuurder heeft bovendien de mogelijkheid om het DCC specifiek in te stellen, van zeer comfortabel tot zeer sportief. De zijdelingsedynamiekcomponenten van de adaptieve onderstelregeling worden via de rijddynamiekmanager gecoördineerd en zo geoptimaliseerd. Op die manier biedt de adaptieve onderstelregeling in combinatie met de rijddynamiekmanager altijd het optimale rijcomfort met de beste rijddynamiek.

**Het DCC Pro in detail.** Dankzij het nieuwe DCC Pro wordt de samenwerking tussen de adaptieve onderstelregeling en de rijddynamiekmanager nog beter. In tegenstelling tot het vertrouwde DCC met de gebruikelijke 1-kleps dempers zijn de dempers van het nieuwe DCC Pro uitgerust met twee kleppen. Dat gaat gepaard met een aangepast regelalgoritme voor de aparte sturing van de demping voor in- en uitveren. De sneller werkende 2-kleps dempers zorgen voor een betere en rustigere verbondenheid van het koetswerk met het onderstel en tegelijkertijd – door de nog nauwkeurigere sturing van de demping bij in- en uitveren – voor een geoptimaliseerde rijddynamiek. Tot nu toe werden 2-kleps dempers alleen toegepast in combinatie met meerarmige assen in de hogere middenklasse en luxeklasse. De integratie in McPherson-veerpoten is nieuw. Dankzij het nieuwe adaptieve onderstelsysteem DCC Pro wordt de spreiding van eigenschappen op het vlak van rijddynamiek en -comfort aanzienlijk verruimd. Dankzij het samenspel van die eigenschappen ervaart de bestuurder ook op slecht wegdek een zeer aangenaam en veilig rijgevoel. Door



de beperking van de koetswerkbewegingen wordt tegelijkertijd een uiterst comfortabele horizontale balans bereikt.

**Park Assist Plus en Park Assist Pro.** De nieuwe Tiguan, Passat Variant en Golf zullen worden gelanceerd met een verder doorontwikkeld gamma van geavanceerde rijhulpsystemen. Nieuw daarbij is het aanbod van parkeerhulpsystemen. Afhankelijk van de modelreeks en de uitrustingsversie gaat het om het optionele of standaard Park Assist Plus<sup>2</sup>, het Park Assist Pro<sup>2</sup> en de geheugenfunctie voor het Park Assist Pro<sup>2</sup>. Het Park Assist Plus is een systeem dat ook bekend is van andere Volkswagen-modellen. Het maakt geassisteerd in- en uitparkeren mogelijk in parkeervakken die zich parallel of dwars ten opzichte van de rijrichting bevinden. De VW-modellen nemen daarbij het accelereren, remmen en sturen over. Als de auto is uitgerust met het Park Assist Pro, dan kan de bestuurder de VW in dezelfde situaties ook van buitenaf in- en uitparkeren. De bestuurder stuurt het proces via een app met de smartphone aan. Als de Volkswagen ook is voorzien van de geheugenfunctie voor het Park Assist Pro, registreert het systeem op verzoek van de bestuurder de laatste 50 gereden meters en dus ook de inparkeersituatie. Zodra de auto tot stilstand is gekomen, kan het parkeer manoeuvre worden opgeslagen. Telkens wanneer de Volkswagen aankomt op dezelfde locatie – zoals bijvoorbeeld de oprit van de carport thuis – biedt het systeem automatisch aan om het parkeer manoeuvre over te nemen. Zelfstandig uitparkeren is ook mogelijk. De bestuurder kan maximaal vijf parkeer manoeuvres opslaan.

De rijhulpsystemen van de nieuwe Tiguan in een oogopslag:

- Afslagremfunctie en ondersteuning voor uitwijkmanoeuvres
- Aanhangwagenmanoeuvrehulp Trailer Assist<sup>2</sup>
- Automatische afstandregeling ACC
- Vertrekhelp op hellingen
- Inparkeerhelp (waarschuwingssignalen voor obstakels voor- en achteraan)
- Elektronisch stabilisatieprogramma (ESP) met tegenstuurhelp, ABS, ASR, EDS, MSR en aanhangwagenstabilisering
- Rijhulpsysteem Travel Assist<sup>2</sup>
- Snelheidsbegrenzer
- Vermoeidheidsherkenning
- Noodremhulpsysteem Front Assist met voetganger- en fietserdetectie
- Parkeerhelp Park Assist Pro<sup>2</sup>
- Parkeerhelp Park Assist Pro met geheugenfunctie<sup>2</sup>
- Parkeerhelp Park Assist Plus<sup>2</sup>
- Proactief beschermingssysteem voor inzittenden
- Achteruitrijcamera Rear View



- Rijstrookassistent Lane Assist
- Rijstrookwisselassistent Side Assist met uitparkeerhulp en uitstapwaarschuwing
- Omgevingszicht Area View inclusief Rear View<sup>2</sup>
- Verkeersbordenherkenning

## GEÏNFORMEERD RIJDEN – MIB4 BIEDT INTUÏTIEVE BEDIENING

**Het nieuwe infotainment in detail.** De nieuwe digitale centrale van het MIB4 (modulair infotainmentplatform van de vierde generatie) is het aanraakscherm van het infotainmentsysteem. De graphics, structuur en menunavigatie zijn nieuw ontworpen. Het doel was om de bediening eenvoudig, intuïtief en personaliseerbaar te maken. Daartoe werd het display verdeeld in twee aanraakbalken – de Top Bar (bovenbalk) en de Bottom Bar (onderbalk) – en het Home-Screen. De Top Bar en het Home-Screen kunnen door de bestuurder in grote mate worden toegewezen aan zijn favoriete sneltoetsen. Het punt daarbij is dat terwijl de bestuurder alle functies op het Home-Screen kan oproepen in de vorm van apps, de individueel geconfigureerde Top Bar en de statische Bottom Bar als permanente weergave op het display blijven staan. Dat vereenvoudigt de bediening aanzienlijk. Onder het infotainmentdisplay bevinden zich bovendien de verlichte aanraakschuifregelaars om functies zoals de temperatuur en het volume in te stellen.

**Top Bar.** De bovenbalk – of Top Bar – is links voorzien van een nieuwe sneltoets, waarmee de bestuurder op elk moment met één klik het hoofdmenu kan oproepen, met een overzicht van alle apps. Daarnaast bevindt zich een knop voor het nieuwe Car Control Center, dat een directe toegang verschaft tot de belangrijkste voertuigfuncties en door de bestuurder individueel kan worden geconfigureerd. Het hoofdmenu en het Car Control Center kunnen op elk moment worden opgeroepen zonder de actieve app te hoeven sluiten, wat de bediening aanzienlijk vereenvoudigt. Rechts van het Car Control Center zijn er nog meer sneltoetsen die vrij kunnen worden toegewezen met de beschikbare apps.

**Home-Screen.** Het grote Home-Screen in het midden verzamelt de content van de belangrijkste apps op grafische tegels van verschillende grootte. Naast klassieke content zoals navigatie, telefoon of media bieden de tegels ook nieuwe functies, zoals suggesties van de nieuwe spraakassistent. Als een van de menu-items van de Top Bar of de Bottom Bar wordt geactiveerd, wordt ook die app weergegeven op het individueel configureerbare Home-Screen.



**Bottom Bar.** De onderste balk van het display – de Bottom Bar – omvat de toegang tot de klimaat- en stoelfuncties, evenals de Home-Button in het midden van de balk, waarmee de bestuurder op elk moment kan terugkeren naar het centrale Home-Screen. Het klimaatmenu, de temperatuurinstellingen voor de bestuurder en voorpassagier, evenals de configureerbare klimaatfuncties zijn dus altijd direct toegankelijk.

**De digitale instrumenten in detail.** De nieuwste MQB-modellen hebben standaard digitale instrumenten aan boord. Met een schermdiagonaal van 260 mm zijn ze groter dan de Digital Cockpit van het vorige model. Bovendien zijn de graphics nieuw ontwikkeld en is het aantal functies uitgebreid. Met de corresponderende knoppen op het multifunctiestuurwiel kan de bestuurder verschillende grafische basisconfiguraties (views) oproepen, waaraan op hun beurt functies kunnen worden toegewezen. Er zullen vier views beschikbaar zijn: Classic, Progressive, Navigation en R-Line. In plaats van R-Line krijgt de Golf specifieke views, zoals GTI, GTE en R.

**Classic.** In deze klassieke view vertoont het display links en rechts ronde instrumenten (toerenteller en snelheidsmeter) en centraal een vlak met informatie over de rijhulpsystemen en een digitale weergave van de snelheid. In het midden van de twee ronde instrumenten kan de bestuurder ook informatie zoals het brandstofverbruik en het rijbereik of aanwijzingen over de mediatheek weergeven.

**Progressive.** Hier zijn de ronde instrumenten verborgen, terwijl de informatie zoals het brandstofverbruik en het rijbereik of de aanwijzingen van de mediatheek in vierkante velden worden weergegeven. De indeling van het vlak in het midden van de cockpit blijft hetzelfde als in de Classic-view.

**Navigation.** Wanneer de bestuurder overschakelt naar deze view, worden de navigatiekaart en de route op het display weergegeven, samen met een stapsgewijze routebeschrijving en informatie over de resterende rijtijd en afstand. In dat geval verplaatsen de rijhulpsysteemaanwijzingen en de digitale snelheidsweergave zich naar het onderste gedeelte van het display.

**R-Line.** De sportiefste view, R-Line, maakt gebruik van dezelfde basisstructuur als Navigation. In plaats van de navigatiekaart worden in dat geval een donker vlak en het R-logo, een schakelindicator en in het bovenste gedeelte een horizontaal gestructureerde toerenteller geactiveerd.

## Press Information



<sup>1)</sup> *Bijna-productierijpe studie. Het voertuig wordt nog niet te koop aangeboden.*

<sup>2)</sup> *Uitvoering-afhankelijke of optionele uitrusting.*

<sup>3)</sup> *Studie 'Mobilität in Deutschland'.*

---

**De Volkswagen-groep**

[www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)

**D'leteren**

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

---