



PRESSEMAPPE

Der neue Tiguan



Inhalt

DER NEUE TIGUAN ALLE FAKTEN IM ÜBERBLICK

AUF DEN PUNKT

Weltbestseller neu entwickelt:

Die dritte Generation des Tiguan nimmt Fahrt auf. **3**

Medienkontakt



Volkswagen Communications
Product Communications

Bernd Schröder

Sprecher Tiguan / Tayron / Golf /
Qualität / Sicherheit

Tel: +49 5361 9 36867
bernd.schroeder1@volkswagen.de

ZENTRALE ASPEKTE

Das Antriebsprogramm

Mild- und Plug-in-Hybrid, Benziner und Diesel **11**

Im Alltag elektrisch

Plug-in-Hybrid neu gedacht **12**

Kinetische Energie nutzen

48V-Mild-Hybrid als Novum im Tiguan **15**

Zugfahrzeuge

TSI und TDI in den Topversionen mit Allradantrieb **17**

Adaptives Fahrwerk

Agilität und Komfort neu definiert **18**

Einfacher parken

Memory- und Remote-Funktion **20**

Sympathisches Exterieur

SUV-Design einer neuen Epoche **21**

Vernetztes Interieur

Neues Level der Qualität und Bedienung **23**

Großes Ausstattungsspektrum

Elegance und R-Line als Topversionen **26**

Auf den Punkt

Weltbestseller neu entwickelt:

Die dritte Generation des Tiguan nimmt Fahrt auf.



E-Auto und Reise-SUV

Neue Plug-in-Hybridantriebe des Tiguan ermöglichen circa 100 km elektrische Reichweite und mehr als 800 km Gesamtreichweite.

Mild-Hybrid als Grundmotorisierung

Neues 48V-System wandelt kinetische in elektrische Energie um und arbeitet im „Segelbetrieb“ ohne Emissionen.

Oberklasse in der Mittelklasse

Massagefunktion der ergo-Active-Sitze und „IQ.LIGHT HD-Matrixscheinwerfer“ wurden aus dem Touareg adaptiert.

Neue Fahrwerksregelung

„DCC Pro“ mit 2-Ventil-Dämpfern ist ein Novum der Tiguan Klasse und verbindet maximalen Komfort mit höchster Agilität.

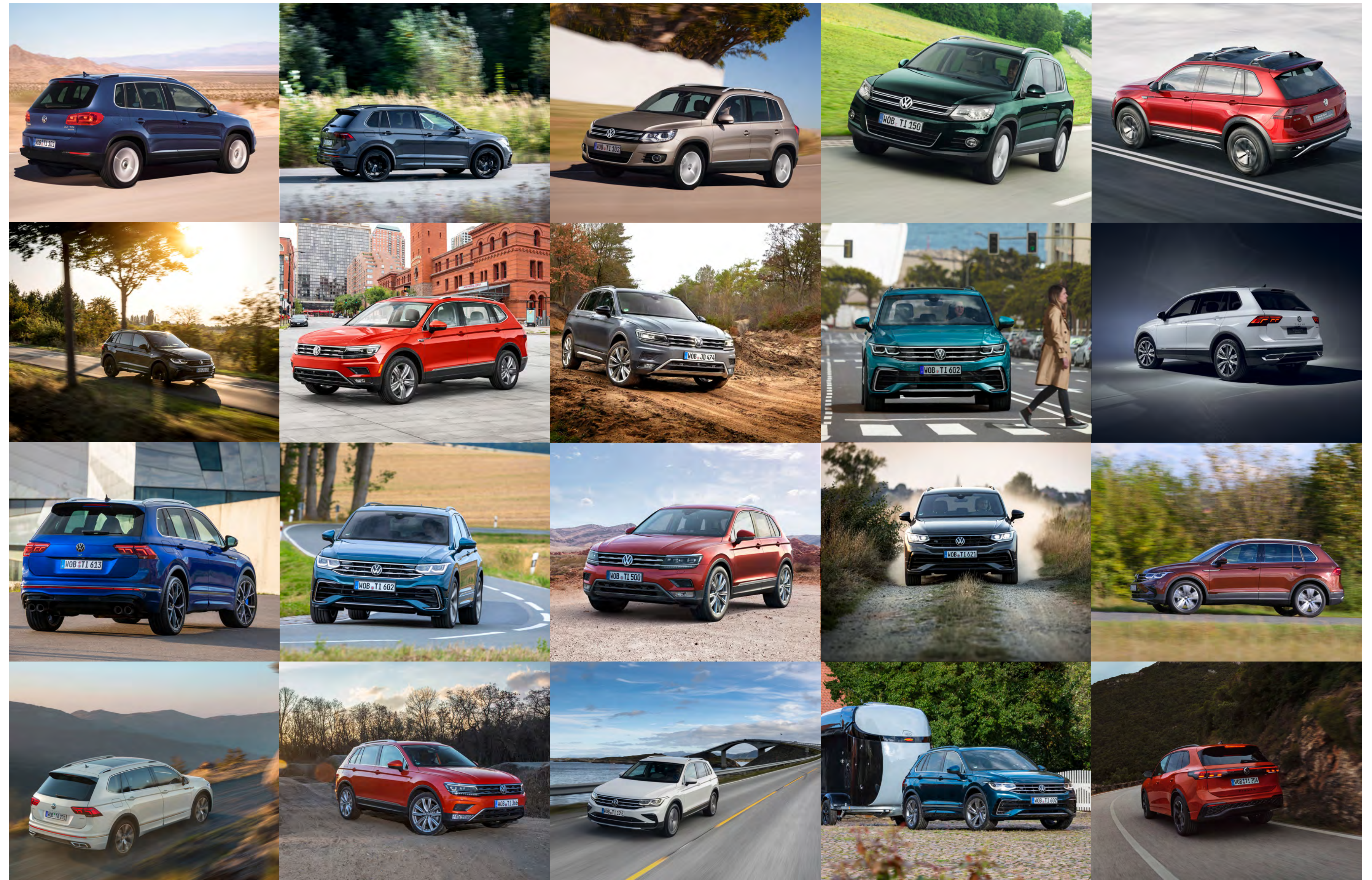
Intelligent vernetzte Bedienphilosophie

Digitales Cockpit, Touchscreen, Head-up-Display und Sprachassistent mit „ChatGPT“-Integration



Effizienter als je zuvor

Die europäische Markteinführung des neuen Tiguan beginnt. Volkswagen hat die dritte Generation des mehr als 7,6 Millionen Mal verkauften Bestsellers vollständig neu entwickelt und in allen Bereichen verbessert. Durch deutliche Fortschritte in der Aerodynamik ($c_w = 0,28$ statt $0,33$) und modernste Antriebe gehört der neue Tiguan zu den effizientesten SUVs der Mittelklasse. Vier der insgesamt acht Motorversionen sind neue Hybridantriebe. Das Spektrum reicht dabei von zwei ebenso günstigen wie sparsamen 48V-Mildhybriden (eTSI) bis hin zu zwei Plug-in-Hybridantriebssystemen einer neuen Evolutionsstufe (eHybrid). Mit elektrischen Reichweiten von rund 100 km machen diese Plug-in-Hybridantriebe den neuen Tiguan im Alltag zum Elektroauto; auf der Langstrecke punktet die Allianz aus E-Maschine und neuem 1,5-Liter-Downsizing-Turbobenziner zudem mit niedrigen Verbrauchswerten und Gesamtreichweiten von mehr als 800 km. Stets in allen Tiguan serienmäßig: ein automatisch schaltendes Doppelkupplungsgetriebe (DSG).



Mehr als 7,5 Millionen Käufer entschieden sich seit seinem Debüt im Jahre 2007 für den Tiguan.





Die komplett neu konzipierte Cockpit-Landschaft des Tiguan

Mittelklasse mit Oberklasse-Features

Konsequent selbsterklärend bedienbar ist die neue digitale Cockpit-Architektur im hochwertigen Tiguan Interieur. Weiterentwickelt wurden die Assistenzsysteme: Die neuesten Parkassistenten¹ ermöglichen erstmals im Tiguan das vollautomatische

Ein- und Ausparken über eine Strecke von bis zu 50 Metern¹³ und das fernbediente Parken per Smartphone. Ein neu entwickeltes adaptives Fahrwerk mit der Bezeichnung „DCC Pro“¹ perfektioniert indes den Komfort und die Dynamik. Aus dem Ober-

klasse-Modell Touareg wurden zudem neue Features wie eine pneumatische Massagefunktion¹ für die Vordersitze und die ebenfalls neuen „IQ.LIGHT HD-Matrixscheinwerfer“¹ abgeleitet. Preislich startet der Tiguan mit einem 96 kW (130 PS)² starkem 48V-Mild-Hybridantrieb (eTSI) bei 36.600 Euro³.

eHybrid – E-Auto und Langstrecken-SUV

Komplett neu entwickelt hat Volkswagen die zwei Plug-in-Hybridantriebe des Tiguan. Sie entwickeln eine Systemleistung von 150 kW (204 PS)⁴ und 200 kW (272 PS)⁵. Dank einer nun 19,7 statt 10,6 kWh (jeweils netto) großen Batterie erhöht sich die rein elektrische Reichweite des Tiguan eHybrid von den rund 60 km des Vorgängers auf circa 100 km. Geladen wird die Batterie an der heimischen AC-Wallbox mit bis zu 11 kW (zuvor 3,6 kW) und unterwegs an DC-Schnellladesäulen mit bis zu 506 kW. Das alles macht den Tiguan eHybrid im Alltag

zu einem Elektroauto. Beispiel Deutschland: Laut einer Studie⁷ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sind 95 Prozent aller Pkw-Fahrten kürzer als 50 km und 99 Prozent kürzer als 100 km – Werte, die auch auf andere europäische Industriestaaten übertragbar sind. All diese Fahrten können mit dem neuen Tiguan eHybrid künftig rein elektrisch zurückgelegt werden. Fakt ist: Der neue Tiguan eHybrid avanciert mit seinem neuen Antrieb zu einem Elektroauto, das auf langen Reisen wie der Fahrt in den Urlaub dank des neuen 1.5 TSI evo2 enorm große Gesamtreichweiten ermöglicht.



eTSI – kinetische Energie nutzen

Volkswagen bietet den dritten Tiguan mit zwei neuen 48V-Mild-Hybridantrieben an. Diese eTSI leisten 96 kW (130 PS)² und 110 kW (150 PS)⁸. Die 130-PS-Version kommt als innovative Grundmotorisierung inklusive 7-Gang-DSG bereits in der Basisversion des neuen Tiguan zum Einsatz. Via Rekuperation wird hier ein Generator

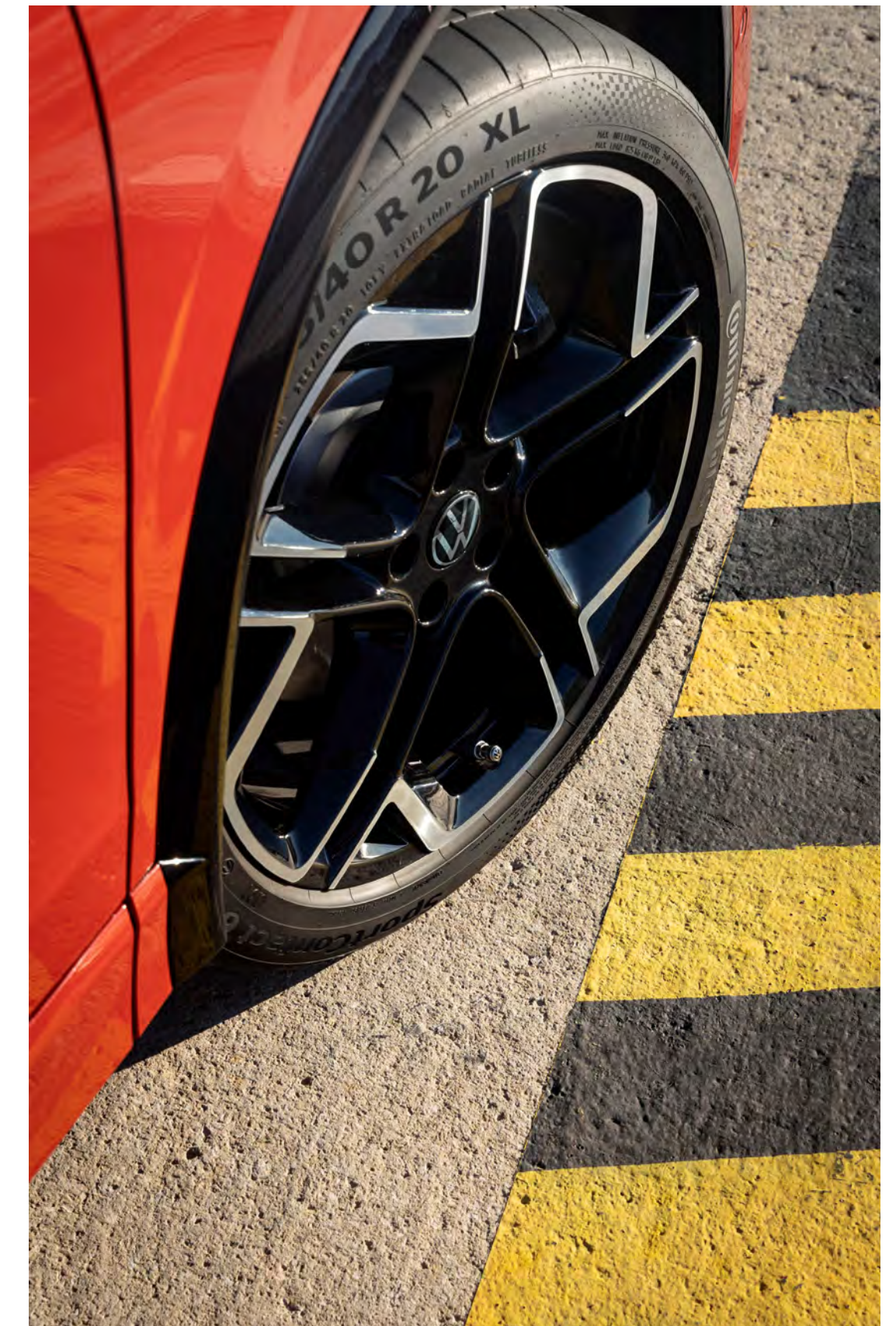
mit elektrischer Energie geladen. Diese Energie wird genutzt, um den Verbrenner in Verzögerungsphasen und bei Gefälle abzuschalten. Beide eTSI verfügen über eine automatische Zylinderabschaltung (ACT). Die 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbomotoren verbinden ihre hohe Effizienz zudem mit einer ausgezeichneten Anfahrperformance.



Der neue Tiguan in der Farbe „Cipressino-Grün Metallic“

TSI und TDI – mit Front- und Allradantrieb

Parallel zu den vier Hybridantrieben wird der Tiguan mit zwei effizienten Turbo-benzin- (TSI) und zwei Turbodieselmotoren (TDI) angeboten. Es sind durchgängig 2,0-Liter-Vierzylinder. Die TSI leisten 150 kW (204 PS)⁹ und 195 kW (265 PS)¹⁰; die TDI entwickeln 110 kW (150 PS)¹¹ und 142 kW (193 PS)¹². Der Tiguan 2.0 TSI mit 150 kW und 195 kW sowie der 142 kW starke Tiguan 2.0 TDI haben serienmäßig den Allradantrieb 4MOTION an Bord. Bis zu 2.300 kg beträgt die maximale Anhängelast der Allradversionen. Alle anderen Tiguan besitzen Frontantrieb.



Die schwarze 20-Zoll-Felge „York“ mit glanzgedrehter Oberfläche



Zeitgemäßes SUV-Design

Schon die erste Generation des Tiguan verknüpfte das souveräne Design eines SUV mit dem typisch sympathischen Charakter eines Volkswagen. Dieser Stil prägt auch die neue Generation des SUV. Auf Basis der erfolgreichen Tiguan DNA entstand dabei allerdings ein komplett neues Design – typisch Tiguan, typisch Volkswagen und eben doch vollkommen neu. Markant: die höher bauende und kraftvoll wirkende Frontpartie. Hier integriert: die neuen und flacheren LED-Scheinwerfer. Dazwischen ersetzt eine glasüberbaute Querspange mit einer darin optional integrierten LED-Leiste den klassischen Kühlergrill. Die eigentlichen Öffnungen des Kühlergrills befinden sich im dominanten Stoßfänger. Im Außenbereich des Stoßfängers sorgen zudem sogenannte Air Curtains für eine optimale Luftführung. Die clean gezeichnete Frontpartie unterstreicht, dass der c_w -Wert wie dargestellt von 0,33 auf 0,28 verbessert wurde. Athletische Schulterpartien über den Radhäusern prägen die Silhouette. Bis zu 20 Zoll¹ groß sind die Räder. Eine neue LED-Querspange¹ betont indes die unverwechselbare Tiguan Heckpartie.



Neue Cockpit-Landschaft

Mit dem Öffnen der Tiguan Türen wird sofort klar, dass Volkswagen auch das Interieur seines SUV-Bestsellers komplett neu entwickelt hat. Stilprägend ist dabei die neu konzipierte Cockpit-Landschaft mit den Komponenten des Modulare Infotainmentbaukastens der vierten Generation (MIB4). Kennzeichen: intuitiv bedienbar, konsequent vernetzt, clean und clever gestaltet. Zu den Modulen gehören das

neue „Digital Cockpit“ (entspiegelte digitale Instrumente im Tablet-Querformat), ein großer Infotainment-Screen mit 32,8-cm-Diagonale (12,9 Zoll / optional 35,0 cm bzw. 15,0 Zoll) mit einer neuen Menüstruktur und Grafik, ein ebenfalls neues Head-up-Display¹ (Projektionen auf die Windschutzscheibe) und ein neuer, multifunktionaler Fahrerlebnisschalter mit integriertem TFT-LCD-Display. Genauso neu:

der Sprachassistent IDA¹. Mit ihm lassen sich zahllose Fahrzeug- und Infotainmentfunktionen spielend einfach per natürlicher Sprache bedienen. Darüber hinaus beantwortet IDA Fragen zu allen erdenklichen Gebieten. Dazu greift das System auf Online-Datenbanken und – als Novum – auf „ChatGPT“¹ (künstliche Intelligenz, KI) zu. „ChatGPT“ wird als Update verfügbar sein.





Das neue Interieur mit 15-Zoll-Touchdisplay und Navigationssystem „Discover Pro Max“

Qualität und Komfort perfektioniert

Das Tiguan Interieur definiert mit seinem hohen Material- und Verarbeitungsniveau und optionalen Details wie Ziernähten und farbig abgesetzten Biesen in den Oberflächen innerhalb dieser Bau-

reihe einen neuen Standard. Zum hochwertigen Charakter des SUV passen die neuen ergoActive-Plus-Vordersitze¹ mit einer pneumatischen 4-Wege-Lordosenstütze-Einstellung und einer ebenfalls

pneumatischen 10-Kammer-Druckpunkt-massage. Darüber hinaus kann hier – abhängig von der Außentemperatur – eine automatische Aktivierung der Sitzheizung und Sitzlüftung eingestellt werden.

Umfangreich ausgestattete Grundversion

Angeboten wird die dritte Generation des SUV in der Grundversion „Tiguan“, der mittleren Ausstattung „Life“ sowie den zwei Topversionen „Elegance“ und „R-Line“. Bereits die Basisversion „Tiguan“ ist mit Seriedetails wie dem „Digital Cockpit“, dem 32,8-cm-Infotainmentsystem (12,9 Zoll), dem Fahrerlebnisschalter, dem Warnsystem Car2X, einem zusätzlichen Center-Airbag (vorn) und Seitenairbags hinten, einer 1-Zonen-Climatronic (Klimaautomatik), USB-C-Schnittstellen mit 45 Watt Ladeleistung (vorn), einer schwarzen Dachreling und serienmäßigen Assistenzsystemen wie „Side Assist“ (Spurwechselassistent), „Front Assist“ (Notbremssystem), „Lane Assist“ (Spurhalteassistent), „Rear View“ (Rückfahrkamera) und der Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Ebenfalls Serie: LED-Scheinwerfer und 17-Zoll-Leichtmetallräder³.



Großes Spektrum der Individualisierung

Im Tiguan Life wird die Serienausstattung um Details wie eine 3-Zonen-Klimaautomatik („Air Care Climatronic“), die automatische Distanzregelung „ACC“, den „Park Assist Plus“ für das automatisierte Einparken, beleuchtete äußere Türgriffmulden und eine Motivprojektion via Außenspiegelgehäuse erweitert. Die jeweils eigenständig positionierten Topmodelle, der Tiguan Elegance (edel) und der Tiguan R-Line (sportlich), haben zusätzlich unter anderem LED-Plus-Scheinwerfer mit integriertem Kurvenlicht, 3D-LED-Rückleuchten, abgedunkelte Scheiben im Fond und eine 30-farbige Ambientebeleuchtung an Bord. Darüber hinaus kennzeichnen die

zwei Topversionen spezifisch individualisierte Ex- und Interieurs. Der mit 18-Zoll-Leichtmetallfelgen ausgestattete Tiguan Elegance wird zudem mit der neuen Memory-Funktion für den Parkassistenten ausgeliefert. Dagegen besitzt der Tiguan

R-Line 19-Zoll-Leichtmetallräder und eigenständige Sport-Komfort-Vordersitze mit integrierten Kopfstützen. Wie bei Volkswagen üblich, können die Modelle darüber hinaus über verschiedene Pakete und Sonderausstattungen mit

wenigen Klicks weiter individualisiert werden. Ein Highlight ist dabei das neue elektrische Panorama-Ausstell-/Schiebedach, dessen große transparente Fläche bis in den Fond reicht.

Der Tiguan R-Line (links) und der Tiguan Elegance (rechts)



„R-Line“-Interieur mit optionaler Lederausstattung



Zentrale Aspekte

Als eHybrid wird der neue Tiguan im Alltag zum E-Auto.



Neue Evolutionsstufe der Plug-in-Hybridantriebe ermöglicht rund 100 km elektrische Reichweite und das DC-Schnellladen.

„DCC Pro“ mit 2-Ventil-Dämpfern sorgt gleichzeitig für maximalen Komfort und höchste Agilität.

Das Antriebsprogramm

Mild- und Plug-in-Hybrid,
Benziner und Diesel

eTSI, eHybrid, TSI, TDI

Volkswagen wird den neuen Tiguan im Laufe des Jahres mit acht verschiedenen Motorisierungen anbieten. Das Spektrum besteht aus zwei neuen Mild-Hybridbenzinern (eTSI), zwei neuen Plug-in-Hybridantrieben (eHybrid), zwei Turbodieselmotoren (TDI) und zwei Turbobenzinern (TSI). Alle Antriebe sind serienmäßig an ein Doppelkupplungsgetriebe (DSG) gekoppelt. Die eTSI (1,5 TSI evo2) entwickeln eine Leistung von 96 kW (130 PS) und 110 kW (150 PS). Die zwei neuen eHybrid-Modelle stellen Systemleistungen von 150 kW (204 PS) und 200 kW (272 PS) zur Verfügung. Die zwei 2,0-Liter-TSI-Aggregate schicken maximale Leistungen von 150 kW (204 PS) und 195 kW (265 PS) in Richtung DSG. Im Fall der TDI-Motoren sind es 110 kW (150 PS) und 142 kW (193 PS). Die TSI mit 150 kW und 195 kW sowie der 142 kW starke TDI werden stets mit dem Allradantrieb 4MOTION angeboten.

Alle Antriebsversionen auf einen Blick:

Motorsystem	Leistung in kW / PS	Getriebe	Antriebsart
Plug-in-Hybrid			
eHybrid ⁴	150 / 204	6-Gang-eDSG	Front
eHybrid ⁵	200 / 272	6-Gang-eDSG	Front
Mild-Hybrid			
1.5 eTSI	96 / 130	7-Gang-DSG	Front
1.5 eTSI	110 / 150	7-Gang-DSG	Front
Turbobenziner			
2.0 TSI ⁹	150 / 204	7-Gang-DSG	4MOTION
2.0 TSI ¹⁰	195 / 265	7-Gang-DSG	4MOTION
Turbodiesel			
2.0 TDI	110 / 150	7-Gang-DSG	Front
2.0 TDI	142 / 193	7-Gang-DSG	4MOTION



Im Alltag elektrisch

Plug-in-Hybrid neu gedacht

eHybrid mit 150 kW und 200 kW

Volkswagen hat den eHybrid weitreichend neu konzipiert – mit einer effizienteren und größeren Batterie (netto 19,7 kWh), einer höheren Ladeleistung (bis zu 50 kW⁶), einem erstmals für die Plug-in-Hybridmodelle eingesetzten Hightech-Turbobenziner (1.5 TSI evo2) und einer neuen Hybridstrategie. Durch die Summe dieser Maßnahmen werden die zwei Tiguan eHybrid-Modelle mit einer E-Reichweite von circa 100 km im Alltag zu reinen Elektroautos. Parallel indes ermöglichen sie auf größeren Reisen Gesamtreichweiten von mehr als 800 km (beide Reichweiten sind Prognosewerte). In der Grundversion entwickelt der 1.5 TSI eine Leistung von 110 kW (150 PS) und ermöglicht so in Verbindung mit der im Peak 85 kW (115 PS) starken E-Maschine eine Systemleistung von 150 kW (204 PS). Optional steht die Topversion des Motors mit 130 kW (177 PS) zur Verfüg-

ung, die gemeinsam mit der E-Maschine eine Systemleistung von 200 kW (272 PS) generiert. Die 150-kW-Version entwickelt ein Systemdrehmoment von 350 Nm; im Fall der 200-kW-Version sind es 400 Nm. Die höchste Systemleistung und das maximale Systemdrehmoment sind keine addierbaren Werte des 1.5 TSI evo2 und der E-Maschine, sondern – im Hinblick auf die maximale Effizienz – via Elektronik geregelte Höchstwerte. Die Komponenten der neuen Plug-in-Hybridantriebe im Detail:

1.5 TSI evo2 mit 110 kW und 130 kW

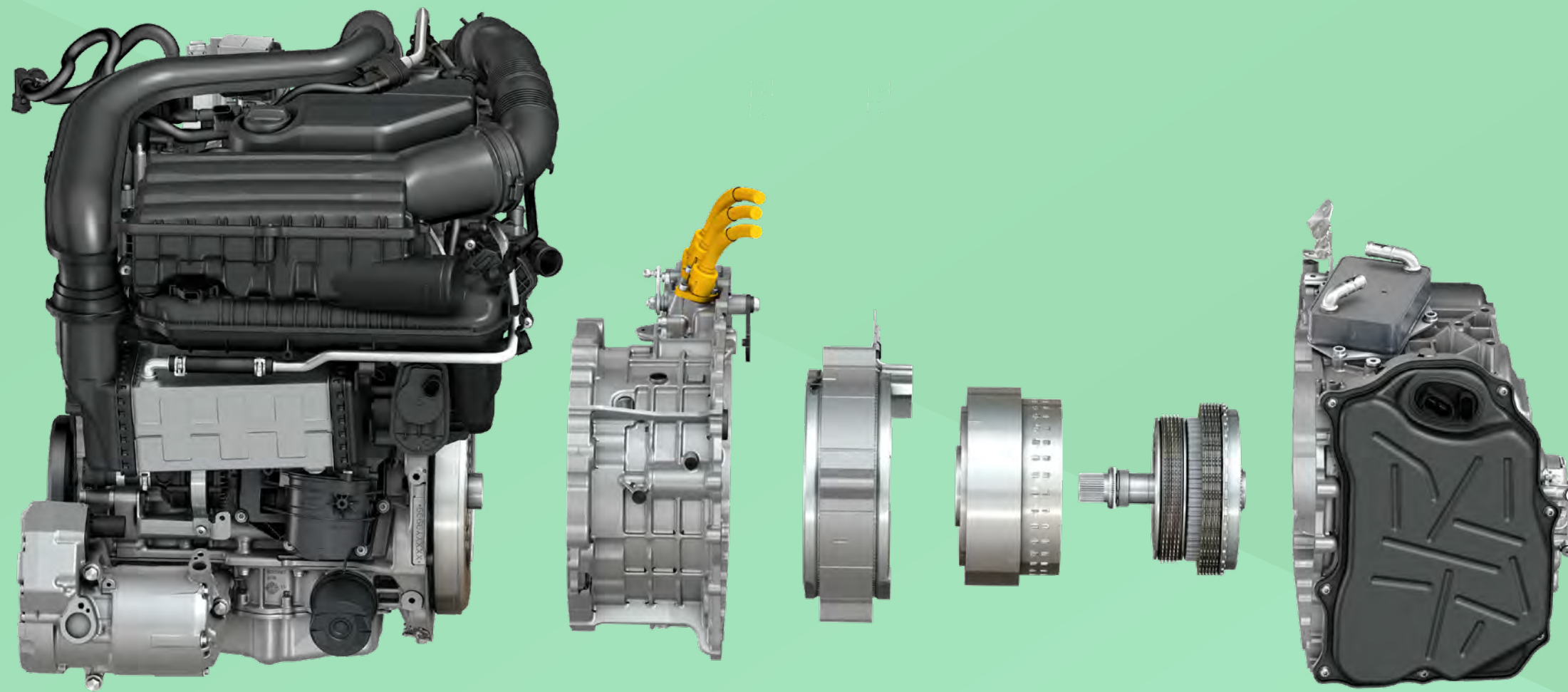
Der Plug-in-Hybridantrieb besteht aus zwei Antriebsbausteinen: der E-Maschine und dem Turbobenziner. Der bisherige 1.4 TSI wird durch den 1.5 TSI evo2 abgelöst. Der evo2 zeichnet sich durch zahlreiche Hightech-Features aus. Dazu zählen das sogenannte TSI-evo-Brennverfahren

und ein VTG-Turbolader (variable Turbinengeometrie). Die Kombination des TSI-Miller-Brennverfahrens mit dem VTG-Lader ist ein technisches Alleinstellungsmerkmal im Bereich der Großserien-Ottomotoren. Ein

weiteres Novum ist nicht nur die Tatsache, dass der 1.5 TSI evo2 erstmals für einen Plug-in-Hybridantrieb eingesetzt wird, sondern auch das Debüt der mit 130 kW nun höchsten Leistungsstufe des Motors.

Der Tiguan R-Line im Farbton „Persimmon Red Metallic“





Der neue Plug-in-Hybridantrieb: 1.5 TSI evo2 plus Einheit aus E-Maschine und Hybridgetriebe



Miller-Cycle erhöht den Wirkungsgrad

Das bereits aus dem ersten 1.5 TSI evo bekannte TSI-evo-Brennverfahren wird bei der TSI-evo2-Generation fortgeführt. Neben einer Optimierung der Brennraumkühlung ist der entscheidende Faktor die Symbiose aus der VTG-Aufladung und dem Miller-Cycle (frühes Schließen der Einlassventile mit einer hohen Verdichtung). Dank dieses Brennverfahrens arbeitet der effiziente 1.5 TSI evo2 mit einem sehr hohen Wirkungsgrad. Das senkt den Verbrauch und

die Emissionen. Zu den weiteren technischen Parametern zählen eine Hochdruckeinspritzung mit 350 bar Druck, plasma-beschichtete Zylinderlaufbahnen (geringere innere Reibung) und Kolben mit eingegossenen Kühlkanälen (Optimierung der Verbrennung). Beide Plug-in-Hybridversionen des 1.5 TSI entwickeln ihre höchste Leistung zwischen 5.500 und 6.000 U/min und ihr maximales Drehmoment von 250 Nm zwischen 1.500 und 4.000 U/min.

E-Maschine mit 85 kW plus 6-Gang-DSG

Volkswagen setzt im neuen Tiguan eHybrid ein weiterentwickeltes Hybridgetriebe ein: das DQ400e evo. In dieses spezielle 6-Gang-DSG integriert ist die E-Maschine. Die 85 kW starke E-Maschine mit der Bezeichnung HEM80evo entwickelt ein Peak-Drehmoment von 330 Nm. Die E-Maschine bildet zusammen mit dem neuen DQ400e evo eine kompakte Einheit.

19,7-kWh-Hochvoltbatterie

Der neue Tiguan eHybrid wird elektrische WLTP-Reichweiten von circa 100 km ermöglichen. Zuvor waren es rund 60 km. Das deutliche Plus wird dank einer neuen Hochvoltbatterie erzielt. Deren Netto-Energiegehalt vergrößerte sich gegenüber den Vorgängern von 10,6 auf 19,7 kWh netto (brutto: 13,4 auf 25,7 kWh). Die Batterie ist mit einer neuen Zelltechnologie für die 96 Module und einer externen Flüssigkeitskühlung ausgestattet. Da die Lithium-Ionen-Batterie zudem vor der Hinterachse positioniert ist, ergibt sich im Zusammenspiel mit dem vorn angeordneten Antrieb (E-Maschine, DSG, TSI) eine ausgewogene Gewichtsverteilung.



Laden mit bis zu 50 kW⁶

Den Kraftfluss zwischen der Batterie und der E-Maschine managt eine neue Leistungselektronik. Sie wandelt dabei den Gleichstrom (DC) der Batterie in Wechselstrom (AC) für die E-Maschine um. Zudem wird über einen DC/DC-Wandler das 12V-Bordnetz versorgt. Aufgrund eines ebenfalls neuen Ladegerätes ist es fortan mög-

lich, an AC-Ladepunkten wie einer Wallbox mit bis zu 11 kW statt mit 3,6 kW zu laden. Damit ist eine entladene Batterie in rund 2:45 Stunden wieder zu 100 Prozent geladen (Prognosewert). Erstmals ist es mit den Plug-in-Hybridantrieben zudem möglich, an DC-Schnellladesäulen mit bis zu 50 kW⁶ Energie aufzunehmen. Eine bis auf

10 Prozent entladene Batterie ist in diesem Fall in circa 23 Minuten wieder zu 80 Prozent geladen (Prognosewert). Unterwegs kann der Ladestand der Batterie nun in fünf wählbaren Stufen gehalten werden, um zum Beispiel am Reiseziel elektrisch durch eine Umweltzone zu fahren.



Der Tiguan eHybrid kann mit bis zu 50 kW geladen werden.





Kinetische Energie nutzen

48V-Mild-Hybrid als Novum im Tiguan

eTSI mit 96 kW und 110 kW

Nicht jedem Autofahrer steht eine private Wallbox zur Verfügung. Doch auch in diesen Fällen bietet Volkswagen mit dem 96 kW (130 PS) oder 110 kW (150 PS) starken Tiguan eTSI die Möglichkeit, elektrische Energie zu nutzen: Strom durch die Umwandlung kinetischer Energie – der Rekuperationsleistung. Möglich macht das der im Tiguan neue Mild-Hybridantrieb. Wie bei den Plug-in-Hybriden bildet auch hier der 1.5 TSI evo2 das technische Zentrum des Antriebs. Gekoppelt ist der eTSI an eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie und einen

48V-Riemen-Startergenerator, der 14 kW Leistung und 56 Nm Drehmoment bereitstellt. Das 48V-System wirkt wie eine Art elektrischer Booster und bietet damit eine sehr gute Anfahrperformance. Gleichzeitig ermöglicht die Technologie das komplette Ausschalten des 1.5 TSI evo2 und damit das sogenannte Segeln sowie das temporär elektrische Fahren. Die Folge: bis zu 0,5 l/100 km weniger Kraftstoffverbrauch.



Die technischen Details des eTSI

Über technische Features wie das TSI-evo-Brennverfahren und den VTG-Lader hinaus ist der 250 Nm starke 1.5 TSI evo2 als eTSI gegenüber dem in den eHybrid-Modellen eingesetzten Pendant zusätzlich mit der Zylinderabschaltung ACTplus ausgestattet. Via ACTplus werden je nach Betriebssituation zwei der vier Zylinder des Motors so oft wie möglich abgeschaltet. Konstruktiv werden dabei der zweite und dritte Zylinder bei niedrigen sowie mittleren Lasten und Drehzahlen aus der Kraftstoffversorgung herausgenommen. In den aktiven Zylindern steigt der Wirkungsgrad, während die passiven Zylinder nahezu verlustfrei mitlaufen. Beim erneuten Gasgeben werden sie sofort wieder aktiv. Gegenüber der ersten 1.5-TSI-evo-Generation wurde dieses Ab- und Zuschalten der Zylinder nochmals verbessert, um einen gleichmäßigen Motorlauf zu gewährleisten.

Die Funktionsweise des eTSI

Die 48V-Technologie ermöglicht mit kleineren Leitungsquerschnitten als bei Hochvolt-Systemen sowie einer kompakten Batterie

und einem dadurch geringen Zusatzgewicht die Übertragung höherer elektrischer Leistungen. Dies führt – im Vergleich zu Fahrzeugen mit reiner 12V-Technik – beim Bremsen respektive Verzögern zur Rekuperation einer deutlich größeren Energiemenge. Mit der in der 48V-Lithium-Ionen-Batterie gespeicherten Energie wird ein

sogenannter 48V-Riemen-Startergenerator angetrieben und via DC/DC-Wandler das 12V-Bordnetz versorgt. Der wassergekühlte Riemen-Startergenerator übernimmt die Rolle der Lichtmaschine und des Anlassers. Gleichzeitig fungiert er als kompakter Elektromotor, der beim Anfahren verzögerungsfrei das Antriebsdreh-

moment erhöht. Die Kraft des Generators wird durch den Riementrieb übertragen. Zudem startet er den während der Fahrt abgeschalteten Verbrennungsmotor neu. Unter dem Strich verbindet der 48V-Mild-Hybridantrieb im täglichen Betrieb niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte mit einer sehr guten Anfahrperformance.



Zugfahrzeuge

TSI und TDI in den Topversionen mit Allradantrieb

Starke Benziner und Diesel

Im neuen Tiguan entwickeln die 2,0-Liter-Turbobenziner der Baureihe EA888 evo4 eine Leistung von 150 kW (204 PS) und 195 kW (265 PS). Die 150-kW-Version überträgt die Kraft von maximal 320 Nm via DSG auf die Vorderräder, die 195-kW-Version mit maximal 400 Nm via DSG auf den Allradantrieb. In zwei Leistungsstufen wird Volkswagen den aktuellen 2,0-Liter-Turbodiesel der Serie EA288 evo im Tiguan anbieten: 110 kW (150 PS) und 360 Nm sowie 142 kW (193 PS) und 400 Nm. Der 2.0 TDI mit 110 kW treibt die Vorderachse an; die 142-kW-Version ist serienmäßig an den Allradantrieb 4MOTION gekoppelt.

Bis zu 2.300 kg Anhängelast

Für das 4MOTION-System hat Volkswagen ein neues Fliehkraftpendel entwickelt, das Vibrationen neutralisiert und den akustischen Komfort perfektioniert. Darüber



Der neue Tiguan zieht Anhängelasten von bis zu 2.300 kg.

hinaus kommt an der Hinterachse die neueste 4MOTION-Kupplung zum Einsatz, die sich durch ein intelligentes Energiemanagement auszeichnet: Im Betrieb mit einem Anhänger wird zum Beispiel automatisch das Fahrprofil „Trailer“ aktiviert, um die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse optimal für den Anhängerbetrieb zu steuern. Der neue Tiguan ist mit

Allradantrieb für Anhängelasten von bis zu 2.300 kg ausgelegt. Wird das SUV mit der stets via Knopfdruck halbautomatisch ausklappbaren Anhängerkupplung bestellt, gehört der Anhängerrangierassistent „Trailer Assist“ ab der Ausstattungslinie „Life“ mit zur Ausstattung. Dieses Assistenzsystem regelt beim Rückwärtsrangieren automatisch über einen aktiven Lenkeingriff den Lenk-



winkel des Anhängers. Der „Trailer Assist“ nimmt dem Fahrer das komplizierte Umdenken ab, dass er beim Rückwärtsrangieren mit einem Gespann das Lenkrad nach links einschlagen muss, damit der Anhänger nach rechts abbiegt – und umgekehrt.



Adaptives Fahrwerk

Agilität und Komfort neu definiert

Elektronisch gesteuertes Fahrwerk

Der MQB evo liefert die Ausgangsbasis für eine neue Fahrwerksgeneration des Tiguan. Neben zahlreichen Einzelmaßnahmen hat Volkswagen dabei für den Bestseller eine neue Generation des adaptiven Fahrwerks „DCC“ entwickelt: das optionale „DCC Pro“¹. Darüber hinaus ist der neue Tiguan nun mit einem Fahrdynamikmanager ausgestattet. Das System steuert die Funktionen der elektronischen Differenzialsperren (XDS) und die Querdynamikanteile der im Fall des „DCC Pro“ geregelten Dämpfer. Über radindividuelle Bremseingriffe und eine radselektive Veränderung der Dämpferhärten werden die Handlingeigenschaften dank Fahrdynamikmanager neutraler, stabiler, agiler und präziser. Die Grundarchitektur des Fahrwerks bilden eine MacPherson-Vorderachse und eine Vierlenker-Hinterachse.



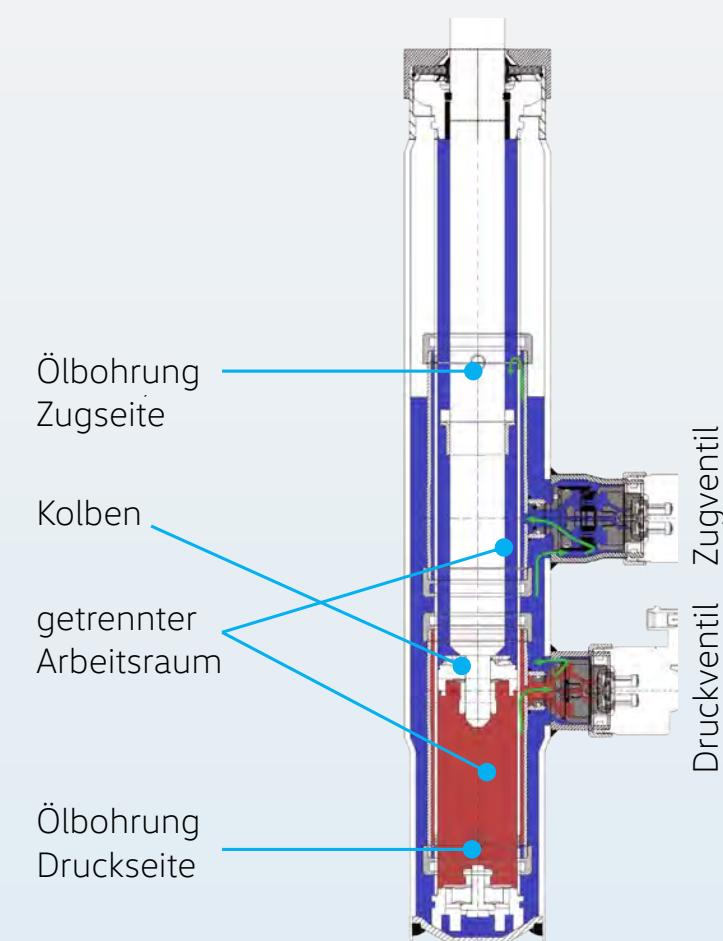
Die grundsätzliche „DCC“-Funktion

Für das neue und bisherige „DCC“ gilt: Die aktive Dämpferregelung reagiert permanent auf die Fahrbahneigenschaften und die jeweilige Fahrsituation und berücksichtigt dabei Parameter wie die Lenk-, Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Für jedes Rad wird so in Sekundenbruchteilen die ideale Dämpfung berechnet und an den Stoßdämpfern eingestellt. Der Fahrer hat zudem die Möglichkeit, das „DCC“ individuell von sehr komfortabel bis sehr sportlich einzustellen. Die Querdynamikanteile der adaptiven Fahrwerksregelung werden via neuem Fahrdynamikmanager koordiniert und optimiert. Die adaptive Fahrwerksregelung bietet damit in Verbindung mit dem Fahrdynamikmanager stets den optimalen Fahrkomfort bei bester Fahrdynamik.

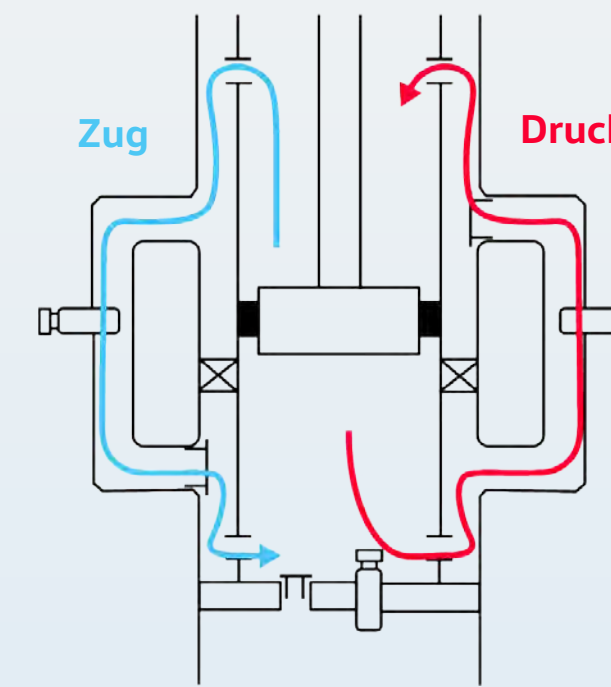
Das „DCC Pro“ im Detail

Durch das neue „DCC Pro“ wird die Allianz der adaptiven Fahrwerksregelung und des Fahrdynamikmanagers weiter verbessert. Gegenüber dem bekannten DCC mit üblichen 1-Ventil-Dämpfern sind die Dämpfer des neuen „DCC Pro“ mit zwei Ventilen ausgestattet. Damit einher geht ein angepasster Regelalgorithmus für die

Features und Funktionsweise des neuen „DCC Pro“

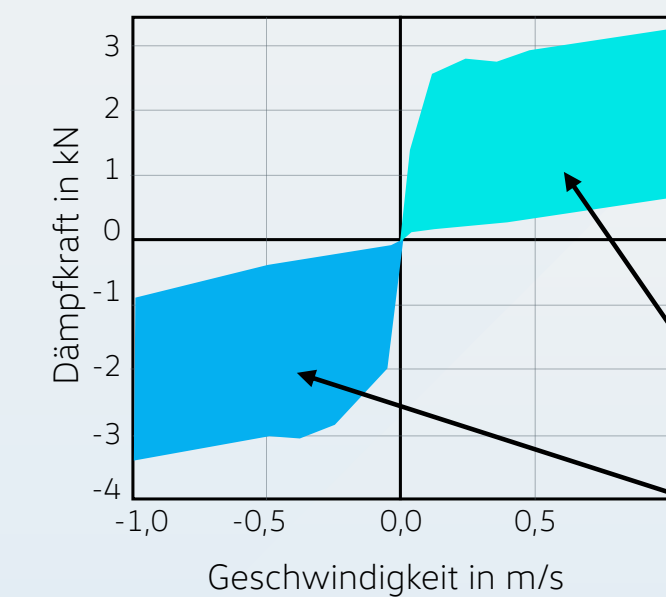


Funktionsschema eines 2-Ventil-Systems



Zug- und Druckstufe hydraulisch unabhängig voneinander (ähnlich wie bei Verstelldämpfern im Motorsport)

2-Ventil-Regeldämpfer



Zug- und Druckstufe mit eigenem Ventil unabhängig regelbar und applizierbar

Der technische Aufbau des adaptiven Fahrwerks „DCC Pro“

getrennte Zug- und Druckstufenansteuerung. Die schneller arbeitenden 2-Ventil-Dämpfer ermöglichen eine bessere und ruhigere Anbindung der Karosserie an das Fahrwerk und gleichzeitig – durch die noch exaktere Steuerung der Zug- und Druckstufen – eine optimierte Fahrdynamik. Bislang wurden 2-Ventil-Dämpfer nur in Verbin-

dung mit Mehrlenkerachsen in der Ober- und Luxusklasse umgesetzt; die Integration in MacPherson-Federbeine ist neu. Durch das neue adaptive Fahrwerkssystem „DCC Pro“ wird die Spreizung der Dynamik- und Komforteigenschaften deutlich erhöht. In Zusammenspiel der Eigenschaften wird der Fahrer auch auf schlechten Straßenober-

flächen ein sehr angenehmes und sicheres Fahrgefühl wahrnehmen. Durch die Reduzierung der Aufbauschwingungen wird gleichzeitig eine extrem komfortable horizontale Zentrierung der Karosserie erzielt.



Einfacher parken

Memory- und Remote-Funktion

Parkassistenten mit Memory- und Remote-Funktion

Der Tiguan wird mit einem weiterentwickelten Programm modernster Assistenzsysteme angeboten. Dazu gehören der je nach Ausstattungsversion optionale oder serienmäßige „Park Assist Plus“¹, die neue Memory-Funktion für den Parkassistenten und der „Park Assist Pro“¹ mit Remote-Funktion. Die Grundfunktion des „Park Assist

Plus“ und „Park Assist Pro“ ist ein auch aus anderen Volkswagen bekanntes System. Es ermöglicht das assistierte Einparken in längs oder quer zur Fahrtrichtung angeordnete Parklücken. Ebenso ist das assistierte Ausparken aus Längsparklücken möglich. Das SUV übernimmt dabei das Beschleunigen, Bremsen und Lenken¹³. Neu ist

die Memory-Funktion für den weiterentwickelten „Park Assist Plus“. Mit diesem Feature zeichnet das System die letzten 50 gefahrenen Meter und damit die Einpark-situation auf. Ist der Tiguan zum Stehen gekommen, kann das Parkmanöver gespeichert werden. Erreicht der VW erneut diese Position, bietet er automatisch an,

das Einparken zu übernehmen¹³. Auch das selbständige Ausparken¹³ ist möglich. Bis zu fünf Parkmanöver können gespeichert werden. Ebenfalls neu ist das Remote-Parking. Via „Park Assist Pro“ und einer gleichnamigen App ist es hier möglich, den Tiguan per Smartphone auch von außen und damit fernbedient ein- und auszuparken¹³.



Der eingeparkte Tiguan mit Panorama-Ausstell-/Schiebedach



Sympathisches Exterieur SUV-Design einer neuen Epoche

Aerodynamische Frontpartie

Zuerst einmal ist der Tiguan ein sympathisch wirkendes SUV und damit ein typischer Volkswagen. Vorne zeigt der neue Tiguan mehr Höhe als zuvor und wirkt dadurch präsenter. Parallel wird in der Frontpartie optisch sofort klar, dass es sich mit einem c_w -Wert von 0,28 auch faktisch um ein sehr aerodynamisches SUV handelt. Gegenüber dem Vorgänger (c_w -Wert 0,33) fällt auf, dass die Motorhaube athletischer wurde und organischer in die Kotflügelbereiche übergeht. Nach vorn hin taucht sie weich in Richtung Scheinwerfer ab. Während die zweite Tiguan Generation einen hohen und offenen Kühlergrill klassischer

Bauart hatte, kommt beim neuen Tiguan unterhalb der Motorhaube eine glasüberbaute Querspange zwischen den nun deutlich flacheren LED-Scheinwerfern zum Einsatz. Je nach Scheinwerferversion ist die glasüberbaute Fläche links und rechts vom VW-Logo mit einem LED-Streifen¹ ausgestattet. Der neue Tiguan zeigt dabei ein unverwechselbares Tag- und Nachtlichtdesign. Der eigentliche Kühlergrill mit den Lufteinlässen befindet sich im Stoßfänger. Links und rechts im vorderen Stoßfänger gibt es jeweils sogenannte Air Curtains, durch die der Fahrtwind aerodynamisch optimiert zu den Radkästen geleitet wird; parallel werden so die Bremsen gekühlt.

19.200 LEDs im HD-Matrixmodul des Tiguan

Der Tiguan ist das erste MQB-Modell, das mit den neu entwickelten „IQ.LIGHT HD-Matrixscheinwerfern“¹ erhältlich ist. Das interaktive Lichtsystem wurde parallel auch für den Touareg entwickelt – beide Volkswagen SUV teilen sich also den Grundaufbau der Scheinwerfer. HD steht für High Definition, gemeint ist eine hohe Auflösung der Lichtquellen. Im Fall des

Tiguan sind es insgesamt 38.400 Multipixel-LEDs. Jeweils 19.200 Multipixel-LEDs pro Scheinwerfer leuchten die Straße und das Umfeld auf einem neuen Level aus und verbessern so den Komfort und die Sicherheit. Jeder Scheinwerfer besteht aus drei Modulen: Ganz außen angeordnet ist im Tiguan ein Bi-Matrix-Modul für die Fernlicht-Hintergrundmatrix. In der Mitte befindet sich das HD-Matrix-Modul mit den 19.200 einzeln ansteuerbaren LEDs; über sie werden diverse neue Lichtfunktionen realisiert. Ganz innen angeordnet ist ein kleineres Projektionsmodul für das statische Abbiegelicht sowie das Schlechtwetterlicht. Das dynamische Kurvenlicht wird indes über das HD-Matrixmodul erzeugt.



Der Tiguan mit dem neuen „IQ.LIGHT HD-Matrixscheinwerfern“





Markante Heckpartie mit LED-Querspange

Mehr Komfort, mehr Sicherheit

Der Tiguan Fahrer kann verschiedene Lichtfunktionen aktivieren. Die „IQ.LIGHT – HD-Matrixscheinwerfer“ projizieren zum Beispiel einen Lichtteppich in die Fahrspur des Tiguan: das „Lane Light“. Dieses Spurlicht macht nächtliche Fahrten komfortabler, da der sehr helle Lichtteppich exakt der Fahrspur folgt. Ebenso unterstützt wird der Fahrer durch ein Orientierungslicht in Bau- und Engstellen. Ein weiteres Plus der neuen Scheinwerfer ist das blendfreie Dauerfernlicht: Auf Wunsch ist

es in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit und dem Umgebungslicht permanent aktiv, da der Gegen- und der vorausfahrende Verkehr aufgrund der 38.400 einzeln ansteuerbaren LEDs exakter als je zuvor ausgeblendet wird. Durch die bessere Ausleuchtung der Straße und des Umfelds vor dem Tiguan werden der Komfort und die Sicherheit bei Nacht signifikant verbessert.

Kraftvolle Silhouette

Das Design des Tiguan wurde in der seitlichen Perspektive expressiver und deutlich

athletischer. Während den Vorgänger in der Seitenpartie eine durchgehende Charakterlinie auf Höhe der Türgriffe prägte, ist es beim neuen Modell jeweils ein geschwungener Undercut über dem vorderen und hinteren Kotflügel, durch die sich kraftvolle Schulterpartien bilden. Die Türgriffe selbst sind tiefer angesetzt. Wie in der Frontpartie sind die Linien und Modulationen in den Flächen auch hier organischer und somit voller muskulöser Spannung. Der Tiguan hat nun zudem eine sportliche Taille. Optisch flacher stehen die A-Säulen und mit ihnen die Windschutzscheibe; die Motorhaube wirkt dadurch länger und kraftvoller. Hinten sind indes die C-Säulen stärker nach vorn geneigt – ein Stilmittel, das den Tiguan dynamischer wirken lässt. Die Dachlinie wird beim neuen Modell durch einen weit nach hinten hinausragenden Dachspoiler verlängert. Zusammen mit den seitlichen Luftleitelementen auf den D-Säulen reduziert er die Verwirbelungen im Heck und optimiert so die Aerodynamik. Ebenfalls aerodynamisch perfekt ausbalanciert: die Außenspiegel. Komplett neu designt wurde das Räderprogramm. Das Spektrum der Felgenreößen reicht von 17 bis 20 Zoll.

Heckpartie mit neuer LED-Querspange

Markant designt wurde auch die neue Heckpartie des Tiguan. Oben stilprägend sind der große Dachkantenspoiler und die seitlichen Luftleitelemente auf den C-Säulen. Ein neues Designmerkmal des SUV ist die nun durchgängige Querspange der LED-Rückleuchten. In den zwei Topausstattungen „Elegance“ und „R-Line“ respektive in Verbindung mit den höheren Ausbaustufen der Scheinwerfer ist analog zur Frontpartie auch der LED-Streifen zwischen den Rücklichtern beleuchtet. Bis weit in den Stoßfänger hinein ragt die beim Tiguan Elegance serienmäßig elektrisch betätigte Heckklappe. Die zwei Topversionen besitzen im unteren Bereich des Stoßfängers markante Chromelemente.



Vernetztes Interieur

Neues Level der Qualität und Bedienung

Mehr Raum für Bikes und Boards

Der neue Tiguan ist 30 mm länger (4.539 mm), mit einem Plus von 4 mm (ohne Dachreling) aber kaum höher (1.639 mm) als der Vorgänger. Die Breite (1.842 mm) und der Radstand (2.680 mm) sind gleich geblieben. Wie gut die Raumausnutzung ist, zeigt das Kofferraumvolumen der neuen Generation: Obwohl das SUV nur unwesentlich länger wurde, wuchs das Stauvolumen der Versionen mit eTSI-, TSI- und TDI-Antrieb um 37 Liter auf nun 652 Liter (bei Beladung bis Höhe der Rücksitzlehnen). Die Rücksitzbank ist längs verschiebbar und in der Lehnenneigung einstellbar. Die sehr gute Kopffreiheit verbesserte sich vorn um weitere 9 mm (1.058 mm) und im Fond um 10 mm (1.022 mm).

Cockpit der nächsten Generation

Das neue Tiguan Interieur ist gekennzeichnet durch eine weiter erhöhte Qualität und perfektionierte Haptik aller eingesetzten Materialien, ein sehr clean ausgeführtes und ergonomisch durchdachtes Design der Instrumententafel, der Türverkleidungen und der gesamten Sitzanlage. Darüber hinaus kommen neue Bedienelemente und Displays auf der Basis des neuen Modulare Infotainmentbaukastens der vierten Generation (MIB4) zum Einsatz. Volkswagen hat die digitale Cockpit-Landschaft dabei

gegenüber dem Vorgänger signifikant weiterentwickelt. Dies betrifft insbesondere das Infotainmentsystem und die Klimasteuerung. Beide Features wurden nun in einem Bauteil vereint und deutlich höher im Fahrzeug angeordnet. Zusammen mit den serienmäßig digital ausgeführten Instrumenten sind damit im neuen Tiguan alle Screens auf einer Sichtachse positioniert. Parallel zu den digitalen Instrumenten („Digital Cockpit“), dem Infotainmentsystem und der Klimabedienung wurde auch

das Head-up-Display neu entwickelt. Kam im Vorgänger ein System zum Einsatz, das die Informationen auf eine ausfahrbare kleine Glasscheibe einspiegelte, hat der neue Tiguan nun ein sogenanntes Windshield-Head-up-Display an Bord, bei dem die Informationen in die Windschutzscheibe und damit in den virtuellen Raum vor dem Volkswagen projiziert werden. Als einziges VW Modell ist der Tiguan zudem mit einem neuen, multifunktionalen und intuitiv bedienbaren Fahrerlebnisschalter ausgestattet.



Die klappbare Rückbanklehne ist im Verhältnis 40 : 60 teilbar.



Die neuen Cockpit-Elemente des Tiguan sind intuitiv bedienbar.



Hochauflösende Displays

Das neue Serien-Infotainmentdisplay des Tiguan ist 285,6 x 160,6 mm groß (12,9 Zoll). Optional beziehungsweise ausstattungsabhängig wird ein Display im Format 332,07 x 185,79 mm (15 Zoll) angeboten werden. Das optisch frei stehende Display kennzeichnet eine neu entwickelte Grafik und Menüstruktur, die einfach bedienbar und selbsterklärend ist. Viele Einstellungen des Systems können zudem über die neue

Sprachbedienung IDA vorgenommen werden. Das „Digital Cockpit“ vor dem Fahrer weist eine Display-Diagonale von 260 mm (10,25 Zoll) auf. Durch eine neue Oberflächenbeschichtung (verhindert Reflexionen und Blendungen) ist das Cockpit plan im Stil eines horizontal angeordneten Tablets in die Schalttafel integriert, da ein Überbau zur Beschattung nicht mehr benötigt wird.



Neuer Touchscreen mit „Top Bar“ (oben), „Homescreen“ (Mitte) und Bottom Bar“ (unten)

Fahrerlebnisschalter, IDA und „ChatGPT“

Der edel und griffig designte Fahrerlebnisschalter ist eine Neuinterpretation der im Vorgänger eingesetzten 4MOTION Active Control. Über den Multifunktionsschalter lassen sich nun nicht nur die Fahrprofile und Antriebsmodi steuern, sondern erstmals auch die Audiolautstärke und vorkonfigurierte „Atmospheres“. In diesen „Atmospheres“ verschmelzen die Einstellungen der Ambientebeleuchtung und des Sound-

systems und erzeugen so verschiedenste Licht- und Audiostreamungen. Dabei werden auf Wunsch sogar auf die jeweiligen „Atmospheres“ abgestimmte Playlists des Streamingdienstes „Spotify“ mit einbezogen. Aktiviert werden können die Modi „Lounge“, „Energetic“, „Joy“, „Minimal“ und „Me“. „Lounge“ etwa ruft gedämpfte Farben, leise Töne und zum Beispiel klassische Musik ab. „Energetic“ als Gegenbeispiel ist in den Farben bunter, in den Tönen lauter und in der Playlist rockiger. Mit dem neuen Sprachassistenten IDA¹ lassen sich zudem zahllose Fahrzeug- und Infotainment-Funktionen wie die Audiolautstärke spielend einfach per natürlicher Sprache bedienen. Darüber hinaus beantwortet IDA gezielt Fragen zu allen erdenklichen Gebieten. Dazu greift das System auf Online-Datenbanken und – als Novum – auf „ChatGPT“¹ (künstliche Intelligenz, KI) zu. „ChatGPT“ wird als Update verfügbar sein.



Der neue Fahrerlebnisschalter des Tiguan



Neue Lenkstockhebel

Mehr Raum für Ablagen bietet die Mittelkonsole, da die Getriebeschaltung analog zu Modellen wie dem ID.7 und dem neuen Passat Variant nun über einen intuitiv bedienbaren Lenkstockhebel (rechts) erfolgt: nach vorn auf „D“ drehen zum Vorwärtsfahren, nach hinten auf „R“ drehen zum Rückwärtsfahren, seitlich drücken, um die Parkbremse zu aktivieren. Auf der linken Seite kommt zudem ein neuer, multifunktionaler Lenkstockhebel für die Blink- und Scheibenwischerfunktionen zum Einsatz. Der zusätzliche Platz in der Mittelkonsole wird zum Beispiel für zwei induktive Smartphone-Ladeschalen (15 Watt, gekühlt) und zwei USB-C-Schnittstellen (45 Watt Ladeleistung) genutzt.

Neue ergoActive-Sitze mit Massage und Klimatisierung

Die Versionen „Elegance“ und „R-Line“ sind serienmäßig mit Sport-Komfortsitzen ausgestattet inklusive einer pneumatischen 3-Kammer-Druckpunktmassagefunktion in der Sitzlehne, einer ebenfalls pneumatischen 4-Wege-Lordosenstütze und Sitzheizung ausgestattet. Auf der Fahrerseite kommt dabei zudem ein ergonomisch optimierter ergoActive-Sitz zum Einsatz. Die Mittelbahnen der Vordersitze und der äußeren

ren Rücksitze sind in der edlen Mikrofaser „ArtVelours Eco“ ausgeführt. Optional stehen für beide Modelle als Bestandteil des Lederpakets „Vienna“ die ergoActive-Plus-Sitze für Fahrer und Beifahrer zur Verfügung. Sie sind zusätzlich elektrisch einstellbar und bieten eine 10-Kammer-Druckpunktmassage, eine Memory-Funktion sowie eine verschiebbare Oberschenkelauflage. Darüber kennzeichnet die ergoActive-Plus-Sitze unabhängig von-

einander beheizbare Sitzflächen und Sitzlehnen sowie eine Sitzventilation. Darüber hinaus kann eine automatische Aktivierung von Sitzheizung und Sitzlüftung – abhängig von der Außentemperatur – eingestellt werden. Mit dem Leder „Varenna“ bezogen sind in diesem Fall die Mittelbahnen der Vordersitze und der äußeren Rücksitze.



Elektrisch einstellbare ergoActive-Plus-Sitze mit Memory-Funktion



Großes Ausstattungsspektrum

Elegance und R-Line als Topversionen

Grundversion „Tiguan“

Der neue Tiguan kann analog zum Vorgänger in den vier Ausstattungsversionen „Tiguan“, „Life“, „Elegance“ und „R-Line“ konfiguriert werden. „Elegance“ und „R-Line“ sind beide als Topversionen positioniert – „Elegance“ als besonders elegante Ausstattung, „R-Line“ als sportliche Variante. Bereits die Basisversion „Tiguan“ ist mit Seriedetails wie dem neuen „Digital Cockpit“ (10 Zoll), dem zentralen 12,9-Zoll-Display, dem Fahrerlebnisschalter, dem Warnsystem Car2X, zusätzlichem Center-Airbag (vorn) und Seitenairbags hinten, einer 1-Zonen-Climatronic (Klimaautomatik), USB-C-Schnittstellen mit 45 Watt Ladeleistung (vorn), einer schwarzen Dachreling und zahlreichen Assistenzsystemen ausgestattet. Zu den serienmäßigen Assistenzsystemen gehören der „Side Assist“ (Spurwechselassistent inklusive

Ausparkassistent), „Front Assist“ (Notbremsassistent), „Lane Assist“ (Spurhalteassistent), „Rear View“ (Rückfahrkamera) und eine Frontkamera für die Verkehrszeichenerkennung. Ebenfalls Serie: LED-Scheinwerfer und 17-Zoll-Leichtmetallräder.

„Life“ ist die Mitte

Der Tiguan Life zeichnet sich unter anderem durch folgende zusätzliche Features aus: 3-Zonen-Climatronic, Komfortsitze vorn, variabler Ladeboden (zwei Stufen höheneinstellbar), „Park Assist Plus“ inklusive Einparkhilfe (Parkassistent), „ACC“

(automatische Distanzregelung), „Light Assist“ (Fernlichtassistent), „App-Connect“ Wireless (Apple- und Android-Integration), elektrisch anklappbare Außenspiegel, „Ambientlicht Exterieur“ und 17-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Venezia“.

Die Frontpartie des Tiguan R-Line (links) und des Tiguan Elegance (rechts) im Vergleich.





„Elegance“ und „R-Line“

sind die Topversionen

Die Ausstattungen „Elegance“ und „R-Line“ verfügen gegenüber „Life“ über zusätzliche Ausstattungsdetails wie „LED-Plus-Scheinwerfer“ inklusive LED-Querspange in der Front- und Heckpartie, ein Ambientelicht-Paket mit drei Lichtzonen und 30 Farben, eine 3-Kammer-Druckpunktmassage für die Vordersitze sowie einen ErgoActive-Fahrersitz. Der Tiguan Elegance ist zudem mit Akustikscheiben plus abgedunkelter Privacy-Verglasung im Fond, dem Winterpaket (u. a. Sitzheizung und beheizte Waschdüsen), einer elektrisch öffnenden und schließenden Heckklappe (inkl. „Easy Open“-Funktion via Fußgeste), dem „Park Assist Plus“ mit Memoryfunktion, einer silberfarbenen Dachreling, Sitzbezügen im edlen „ArtVelours Eco“ und 18-Zoll-Alufelgen (Design „Napoli“) ausgestattet. Der Tiguan R-Line zeichnet sich hingegen durch weitere Features wie Stoßfänger im „R-Line“-Design sowie ein spezifisches „R-Line“-Interieur mit Sportsitzen inklusive integrierter Kopfstützen und 19-Zoll-Leichtmetallräder (Design Coventry“) aus. Darüber hinaus kann der Tiguan R-Line

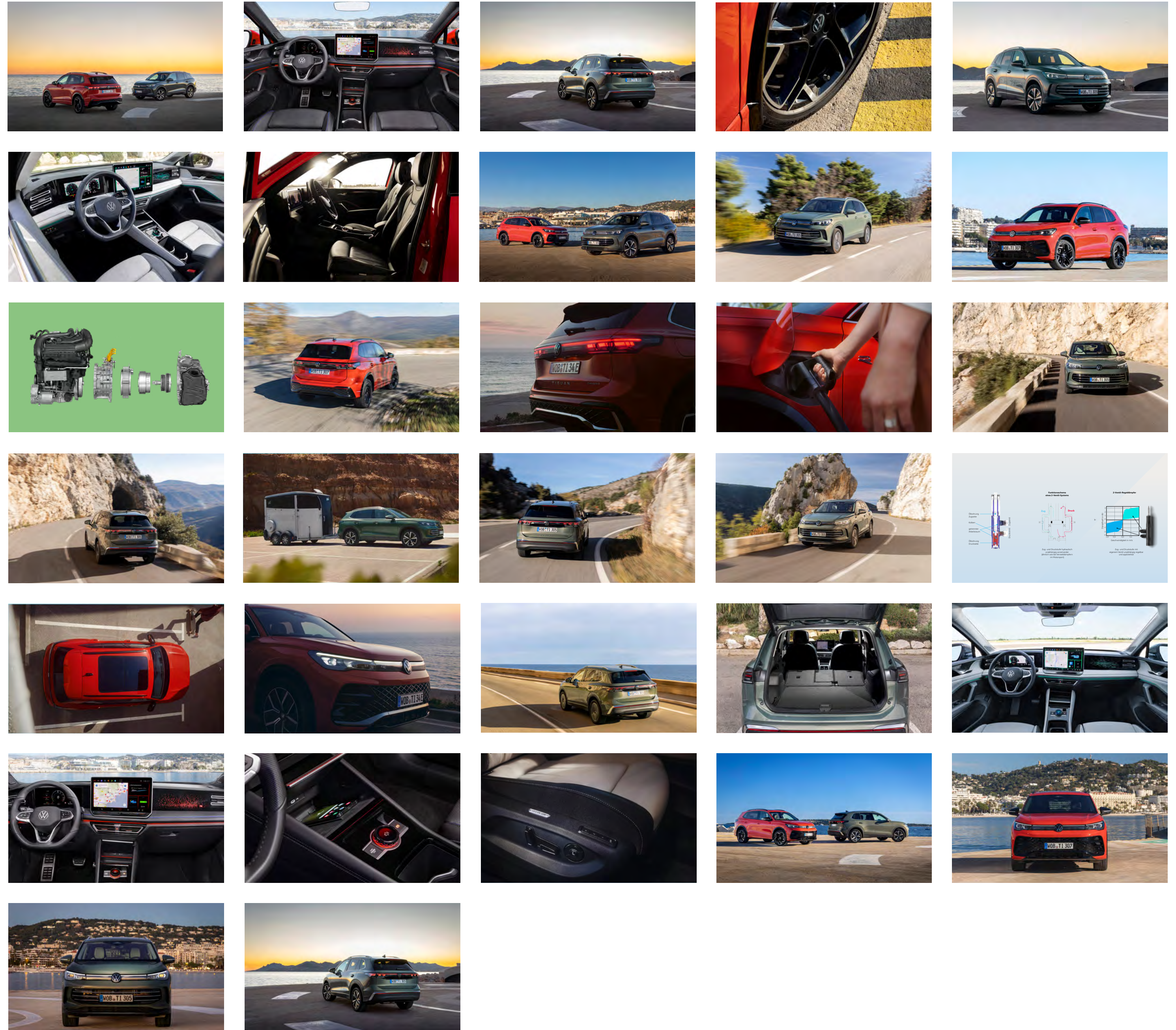
per „Black Style“-Paket individualisiert werden. Es beinhaltet unter anderem schwarze 19-Zoll-Leichtmetallräder, schwarze Außenspiegelgehäuse sowie Akustikscheiben plus abgedunkelter Privacy-Verglasung im Fond sowie Fensterrahmen im edlen Hochglanzschwarz. Wie bei Volkswagen üblich, können die Modelle darüber hinaus über verschiedene Pakete und Sonderausstattungen mit wenigen Klicks weiter individualisiert werden. Ein Highlight ist dabei das neue elektrische Panorama-Ausstell-/Schiebedach, dessen große transparente Fläche bis in den Fond reicht.



MEDIATHEK

Nutzungsrechte

Die auf www.volkswagen-newsroom.com bereitgestellten Text-, Bild-, Audio- und Video-Dokumente dienen ausschließlich dem Zwecke der eigenen Information, können zu redaktionellen Darstellungen im Social Web genutzt werden oder im Fall von Journalisten, Influencern und Mitarbeitern von Medienunternehmen als Quelle für die eigene redaktionelle Berichterstattung. Text-, Bild-, Audio- und Video-Dokumente dürfen nicht zu kommerziellen Zwecken genutzt oder an Dritte weitergegeben werden. Im Übrigen finden für die Nutzung von www.volkswagen-newsroom.com die hierfür einschlägigen Nutzungsbedingungen Anwendung.



Hinweise

- 1 Optionale Ausstattung
- 2 Tiguan eTSI, 96 kW (130 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 6,6-6,1 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 150-139 | CO₂-Klasse: E
- 3 Alle Ausstattungsangaben, Preise (inkl. 19 % Mehrwertsteuer) und Leistungsangaben gelten für das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Bitte kontaktieren Sie die Pressesprecher*innen Ihres Landes zu den spezifischen Ausstattungsumfängen, Preisen und Antrieben auf Ihrem Markt.
- 4 Tiguan eHybrid, 1.5 TSI 110 kW (150 PS)/e-Motor 85 kW (115 PS)/Systemleistung 150 kW (204 PS) – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 18,6-16,7 kWh/100 km plus 0,5-0,4 l/100 km | Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie: 6,2-5,5 l/100 km | CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert in g/km: 12-8 | CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B | CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E-D
- 5 Tiguan eHybrid, 1.5 TSI 130 kW (177 PS)/e-Motor 85 kW (115 PS)/Systemleistung 200 kW (272 PS) – Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 18,4-17,2 kWh/100 km plus 0,5-0,4 l/100 km | Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie: 6,1-5,7 l/100 km | CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert in g/km: 11-9 | CO₂-Klasse gewichtet kombiniert: B | CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E-D
- 6 Der Wert für den kundenrelevanten Ladevorgang beträgt 40 kW, ermittelt nach DIN70080. Unter idealen Bedingungen (z. B. sehr niedriger Ladestand oder hohe Batterietemperaturen) sind jedoch Ladeleistungen von bis zu 50 kW erzielbar.
- 7 Studie „Mobilität in Deutschland“
- 8 Tiguan eTSI, 110 kW (150 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 6,9-6,1 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 156-140 | CO₂-Klasse: E
- 9 Tiguan TSI 4MOTION, 150 kW (204 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 8,1-7,6 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert: 8,1-7,6 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 185-172 | CO₂-Klasse: F
- 10 Tiguan TSI 4MOTION, 195 kW (265 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 8,7-8,5 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 199-193 | CO₂-Klasse: G
- 11 Tiguan TDI, 110 kW (150 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 5,5-5,3 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 145-139 | CO₂-Klasse: E
- 12 Tiguan TDI 4MOTION, 142 kW (193 PS) – Energieverbrauch kombiniert: 6,7-6,1 l/100 km | CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 176-161 | CO₂-Klasse: F
- 13 Im Rahmen der Grenzen des Systems: Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, das Assistenzsystem zu übersteuern. Er wird nicht von seiner Verantwortung entbunden, das Fahrzeug umsichtig zu fahren.

Die Reichweitenangaben sind Prognosewerte nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Die tatsächlichen WLTP-Reichweitenwerte können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung und Topografie ab.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter <http://www.volkswagen.de/wltp>.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de/co2 erhältlich ist.

Volkswagen Aktiengesellschaft
Berliner Ring 2
D-38440 Wolfsburg

Verantwortlich für den Inhalt:
Volkswagen Produktkommunikation

Bildnachweise:
Volkswagen Aktiengesellschaft

Stand: September 2024

© 2024 Volkswagen Aktiengesellschaft

