



Le nouveau Tiguan

Essais Presse Internationaux, Nice 2024



Sommaire

L'essentiel

Nouveau best-seller mondial : le Tiguan de troisième génération prend la route	03
---	----

Principaux aspects

La gamme de motorisation : semi-hybride, hybride rechargeable, essence et diesel	07
Électrique au quotidien : une nouvelle approche de l'hybride rechargeable	07
Exploitation de l'énergie cinétique : le semi- hybride 48 V, une nouveauté sur le Tiguan	09
Pour le remorquage : TSI et TDI dans les finitions haut de gamme avec transmission intégrale	10
Trains roulants adaptatifs : une nouvelle définition de l'agilité et du confort	11
Stationnement facilité : fonction mémoire et commande à distance	12
Extérieur sympathique : une nouvelle ère du design SUV	13
Intérieur connecté : de nouveaux standards de qualité et de convivialité	14
Vaste palette de finitions : Elegance et R-Line en version haut de gamme	16
Remarques	17



L'essentiel

Nouveau best-seller mondial : le Tiguan de troisième génération prend la route

- Voiture électrique et SUV de voyage : les nouvelles motorisations hybrides rechargeables du Tiguan permettent une autonomie électrique d'environ 100 km, et une autonomie totale supérieure à 800 km
- Le semi-hybride en motorisation de base : le nouveau système 48 V convertit l'énergie cinétique en énergie électrique et permet un fonctionnement en roue libre, sans émissions
- Le haut de gamme dans la catégorie des berlines : la fonction de massage des sièges ergoActive et les phares à LED à faisceau matriciel HD « IQ.LIGHT » ont été adaptés du Touareg
- Nouvelle régulation des trains roulants : le système « DCC Pro » avec amortisseurs à 2 valves est une nouveauté dans la catégorie du Tiguan, qui offre à la fois un maximum de confort et d'agilité
- Philosophie de commande en réseau intelligent : poste de conduite numérique, écran tactile, affichage tête haute et assistant vocal avec intégration de « ChatGPT »

Contacts pour les médias
Volkswagen Communications
Product Communications

Bernd Schröder
Porte-parole Tiguan, Tayron, Sharan,
qualité, sécurité
Tél. : +49 53 61 93 68 67
bernd.schroeder1@volkswagen.de



Plus d'informations à l'adresse
volkswagen-newsroom.com

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



Catégorie moyenne avec des caractéristiques haut de gamme. La nouvelle architecture du digital cockpit permet une commande intuitive dans l'intérieur raffiné du Tiguan. Les systèmes d'aide à la conduite ont été perfectionnés : Les systèmes d'aide au stationnement¹ les plus récents permettent, pour la première fois dans le Tiguan, de se garer et de sortir d'une place de stationnement de manière entièrement automatique sur une distance allant jusqu'à 50 mètres¹³ et de se garer à distance via un smartphone. De nouveaux trains roulants adaptatifs baptisés « DCC Pro »¹ perfectionnent par ailleurs le confort et la dynamique. De nouvelles fonctionnalités ont été héritées du modèle haut de gamme Touareg, comme une fonction de massage pneumatique¹ pour les sièges avant ainsi que les phares à LED à faisceau matriciel HD « IQ.LIGHT »¹. Pour ce qui est du prix, en France, le Tiguan démarre avec une propulsion semi-hybride 48 V (eTSI) de 96 kW (130 ch)² à 39 450 euros³.



En France, l'ensemble des motorisations sont ou seront ouvertes, à l'exception des motorisations TSI de 150 kW (204 ch)⁹ et 195 kW (265 ch)¹⁰.

eHybrid : voiture électrique et SUV longue distance. Volkswagen a entièrement reconçu les deux systèmes hybrides rechargeables du Tiguan. Ils développent respectivement une puissance cumulée de 150 kW (204 ch)⁴ et 200 kW (272 ch)⁵. Grâce à une batterie de 19,7 kWh au lieu de 10,6 kWh (valeurs nettes), l'autonomie du Tiguan eHybrid en mode tout électrique passe d'environ 60 km à environ 100 km. La batterie peut être rechargée au domicile sur le boîtier de recharge en courant alternatif jusqu'à 11 kW (au lieu de 3,6 kW précédemment), et jusqu'à 50 kW⁶ sur les stations de recharge rapide en courant continu durant les déplacements. Tout cela fait du Tiguan eHybrid une voiture électrique au quotidien. Prenons l'exemple de l'Allemagne : selon une étude⁷ du ministère du Numérique et des Transports, 95 % des trajets en voiture sont inférieurs à 50 km et 99 % sont inférieurs à 100 km – et ces valeurs peuvent être extrapolées aux autres pays industrialisés européens. À l'avenir, tous ces trajets pourront être effectués en tout électrique avec le nouveau Tiguan eHybrid. Une chose est certaine : avec son nouveau système de propulsion, le nouveau Tiguan eHybrid est une voiture électrique qui, grâce au nouveau moteur 1.5 TSI evo2, offre une autonomie totale énorme, sur les longs trajets comme sur la route des vacances.

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

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

Look de SUV moderne. La première génération du Tiguan associait déjà le design plein d'assurance d'un SUV au caractère convivial et sympathique propre à Volkswagen. Ce style caractérise également la nouvelle génération du SUV. Un design résolument nouveau a toutefois été créé à partir de l'ADN du Tiguan : typiquement Tiguan, typiquement Volkswagen et pourtant absolument inédit. La partie avant, plus haute et plus puissante, est distinctive. Elle intègre les nouveaux phares à LED, plus plats. Entre les deux feux, une barre transversale vitrée, dans laquelle un bandeau de LED est



incorporé en option, remplace la grille de calandre classique. Les véritables ouvertures de la calandre se situent dans le pare-chocs imposant. Dans la partie extérieure du pare-chocs, des « rideaux d'air » assurent également une circulation optimale de l'air. La partie avant au dessin épuré souligne la nette amélioration du coefficient de traînée, qui passe, comme indiqué, de 0,33 à 0,28. Des épaulements athlétiques au-dessus des passages de roue dessinent la silhouette. La taille des roues va jusqu'à 20 pouces¹. Une nouvelle barre transversale équipée de LED¹ vient souligner la poupe distinctive du Tiguan.

Poste de conduite revisité. Il suffit d'ouvrir les portes du Tiguan pour constater que Volkswagen a également entièrement reconçu l'intérieur de son SUV best-seller. Le nouveau design du poste de conduite, avec ses composants issus de la plateforme modulaire d'infodivertissement (MIB) de quatrième génération (MIB4), donne le ton. Quelques caractéristiques : commande intuitive, connectivité omniprésente, conception épurée et astucieuse. Parmi ces modules figurent le nouveau « digital cockpit » (cadres numériques antireflet au format « tablette horizontale »), un grand écran d'infodivertissement de 32,8 cm de diagonale (soit 12,9 pouces ; en option : 38,1 cm / 15,0 pouces) avec une structure de menu et un graphisme inédits, un affichage tête haute¹ également nouveau (projections sur le pare-brise) ainsi qu'une nouvelle commande multifonction pour sélection de profil de conduite avec écran LCD TFT intégré. Autre nouveauté : l'assistant vocal IDA¹. Il permet de commander avec une grande facilité de nombreuses fonctions du véhicule et du système d'infodivertissement au moyen d'instructions en langage naturel. L'assistant IDA peut en outre répondre à des questions sur tous les sujets possibles. Le système accède à cet effet à des bases de données en ligne et – ce qui est nouveau – à « ChatGPT »¹ (c'est-à-dire à l'intelligence artificielle, ou IA). « ChatGPT » sera disponible en tant que mise à jour.

Qualité et confort perfectionnés. L'intérieur du Tiguan établit un nouveau standard pour ce modèle grâce à la qualité de ses matériaux et à son niveau de finition élevé, ainsi qu'à des détails optionnels tels que les surpiqûres et les liserés de couleur contrastée de ses surfaces. Les nouveaux sièges avant ergoActive Plus¹, dotés d'un réglage lombaire pneumatique à 4 positions et d'un massage par points de pression à 10 chambres, également pneumatique, sont en parfaite harmonie avec le caractère haut de gamme du SUV. Une fonction permet en outre d'activer automatiquement le chauffage et la ventilation de siège – en fonction de la température extérieure.

Version de base richement équipée. La troisième génération du SUV est proposée en France dans la version de base 'Tiguan', la finition intermédiaire 'Life Plus' ainsi que les trois versions haut de gamme 'Elegance', 'R-Line' et 'R-Line Exclusive'. En complément, dès son lancement, le nouveau Tiguan propose également une finition édition spéciale 'VW Edition'.

La version de base 'Tiguan' est déjà dotée de détails de série tels que le poste de conduite numérique « digital cockpit », le système d'infodivertissement de 32,8 cm (12,9 pouces), le bloc de commande pour sélection de profil de conduite, le système d'alerte Car2X, un airbag central supplémentaire (à l'avant) et des airbags latéraux à l'arrière, un Climatronic 1 zone (climatisation automatique), des ports USB-C d'une



Media Information

puissance de charge de 45 W (à l'avant), des barres de toit noires et des systèmes d'aide à la conduite de série tels que « Side Assist » (assistant de changement de voie), « Front Assist » (système de freinage d'urgence), « Lane Assist » (assistant de maintien de voie), « Rear View » (caméra de recul) et la détection de signalisation routière. Également de série : des phares à LED et des roues en alliage léger de 17 pouces³.

Grande amplitude de personnalisation. Sur le Tiguan 'Life Plus', l'équipement de série est complété par des détails tels qu'une climatisation automatique 3 zones (« Air Care Climatronic »), le régulateur de distance « ACC », l'activation ou désactivation des feux de route en fonction des sources lumineuses en présence « Light Assist », la commande vocale IDA, le démarrage sans clé « Keyless Go » ou encore l'aide au stationnement « Park Assist ».

Pour 200€ de plus, l'édition spéciale 'VW Edition' ajoute de série le « Park Assist Plus » pour les manœuvres de stationnement automatisées, l'accès et démarrage sans clé « Keyless Access », la peinture métallisée, les projecteurs LED Plus avec bandeau lumineux à l'avant et à l'arrière ainsi que le bloc de feux arrière à LED 3D, les vitres acoustiques et surteintées à l'arrière, l'ouverture et fermeture du coffre main libre « Easy Open / Easy Close ».

Les modèles haut de gamme aux positionnements distincts, le Tiguan 'Elegance' (sophistiqué), ainsi que le Tiguan 'R-Line Exclusif' (sportivité sophistiquée) disposent en plus de la version 'Life Plus' de projecteurs IQ.Light HD Matrix LED, d'un éclairage d'ambiance de 30 couleurs de la nouvelle fonction mémoire pour l'assistant de stationnement 'Park Assist Plus', de l'assistant de conduite semi-autonome « Travel Assist » ou encore du toit ouvrant panoramique.

Ces deux versions haut de gamme se distinguent en outre par des traits intérieurs et extérieurs spécifiques. Le Tiguan 'Elegance' est équipé de jantes en alliage de 18 pouces. Le Tiguan 'R-Line' est quant à lui équipé de jantes en alliage léger de 19 pouces et de sièges avant confort sport spécifiques avec appuie-tête intégré, ainsi que du Pack intérieur et extérieur R-Line.

Le Tiguan 'R-line Exclusive' offre quant à lui un équipement de série très riche associé au design spécifique de la finition R-Line. Ainsi, il ajoute de série des équipements haut de gamme tels que le Pack Cuir Vienna, le système audio Harman Kardon avec 10+1 haut-parleurs, le système de navigation et infotainment 'Discover Pro' avec écran tactile de 15 pouces et affichage tête haute.

Toutefois, comme de coutume chez Volkswagen, les modèles peuvent en outre être personnalisés en quelques clics grâce à différents packs et options.



Media Information

Principaux aspects

LA GAMME DE MOTORISATION – SEMI-HYBRIDE ET HYBRIDE RECHARGEABLE, ESSENCE ET DIESEL

En France, l'ensemble des motorisations sont ou seront ouvertes, à l'exception des motorisations TSI de 150 kW (204 ch)⁹ et 195 kW (265 ch)¹⁰.

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

Aperçu de toutes les motorisations du Tiguan :

Système de motorisation	Puissance en kW / ch	Boîte de vitesses	Mode de propulsion
Hybride rechargeable			
eHybrid ⁴	150 / 204	eDSG à 6 rapports	Traction
eHybrid ⁵	200 / 272	eDSG à 6 rapports	Traction
Semi-hybride			
1.5 eTSI	96 / 130	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
1.5 eTSI	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
Moteur à essence suralimenté			
2.0 TSI ⁹	150 / 204	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
2.0 TSI ¹⁰	195 / 265	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION
Turbodiesel			
2.0 TDI	110 / 150	Boîte DSG à 7 rapports	Traction
2.0 TDI	142 / 193	Boîte DSG à 7 rapports	4MOTION

En France, l'ensemble des motorisations sont ou seront ouvertes, à l'exception des motorisations TSI de 150 kW (204 ch)⁹ et 195 kW (265 ch)¹⁰.



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

eHybrid développant 150 kW et 200 kW. Volkswagen a revu en profondeur la conception de l'eHybrid et l'a doté d'une batterie plus efficace et plus largement dimensionnée (capacité énergétique nette de 19,7 kWh), d'une puissance de recharge plus élevée (jusqu'à 50 kW⁶), d'un moteur à essence high-tech (1.5 TSI evo2) utilisé pour la première fois sur des modèles hybrides rechargeables, et d'une nouvelle stratégie hybride. Grâce à toutes ces mesures, les deux modèles Tiguan eHybrid, d'une autonomie électrique d'environ 100 km, sont des voitures tout électriques pour l'usage quotidien. Mais ils permettent par ailleurs d'atteindre une autonomie totale supérieure à 800 km sur les longs trajets (les deux autonomies sont des valeurs prévisionnelles). Dans sa version de base, le moteur 1.5 TSI développe une puissance de 110 kW (150 ch) et permet ainsi, en combinaison avec le moteur électrique d'une puissance de crête de 85 kW (115 ch), d'obtenir une puissance cumulée de 150 kW (204 ch). La version haut de gamme du moteur de 130 kW (177 ch) est disponible en option et génère, avec le moteur électrique, une puissance cumulée de 200 kW (272 ch). La version de 150 kW fournit un couple cumulé de 350 Nm ; dans le cas de la version de 200 kW, ce couple atteint 400 Nm. La puissance cumulée la plus élevée et le couple cumulé maximal ne sont pas des valeurs additionnables du 1.5 TSI evo2 et du moteur électrique, mais des valeurs maximales régulées par l'électronique en vue d'une efficacité maximale. Les composants des nouvelles motorisations hybrides rechargeables en détail :

1.5 TSI evo2 de 110 kW et 130 kW. La propulsion hybride rechargeable se compose de deux éléments de propulsion : le moteur électrique et le moteur à essence suralimenté. Le 1.5 TSI evo2 prend la relève de l'actuel moteur 1.4 TSI. L'evo2 se démarque par de nombreuses caractéristiques de haute technologie. Il s'agit notamment du procédé de combustion dit « TSI evo » et d'un turbocompresseur VTG (à géométrie de turbine variable). La combinaison du procédé de combustion TSI Miller avec le compresseur VTG est une caractéristique technologique unique dans le domaine des moteurs à essence de grande série. Une autre nouveauté réside non seulement dans le fait que le moteur 1.5 TSI evo2 est utilisé pour la première fois dans un système hybride rechargeable, mais aussi dans la puissance maximale de 130 kW, qu'il atteint ici pour la première fois.

Le cycle de Miller augmente le rendement. Le procédé de combustion TSI evo, déjà connu depuis le premier 1.5 TSI evo, est reconduit sur la génération TSI evo2. Outre l'optimisation du refroidissement de la chambre de combustion, le facteur décisif est la symbiose entre la suralimentation à géométrie de turbine variable et le cycle de Miller (fermeture anticipée des soupapes d'admission avec un taux de compression élevé). Grâce à ce procédé de combustion, le moteur 1.5 TSI evo2, efficace, fonctionne avec un rendement très élevé. Il en résulte une réduction de la consommation et des émissions. Parmi les autres paramètres techniques, citons une injection haute pression à 350 bar, des parois de cylindre avec revêtement au plasma (réduction des frottements internes) et des pistons avec canaux de refroidissement moulés



Media Information

(optimisation de la combustion). Les deux versions hybrides rechargeables du 1.5 TSI développent leur pleine puissance entre 5 500 et 6 000 tr/min et atteignent leur couple maximal de 250 Nm entre 1 500 et 4 000 tr/min.

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

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

Recharge allant jusqu'à 50 kW⁶. Le flux de puissance entre la batterie et le moteur électrique est géré par une nouvelle électronique de puissance. Elle transforme le courant continu (CC) de la batterie en courant alternatif (CA) destiné au moteur électrique. De plus, le réseau de bord 12 V est alimenté par un convertisseur CC/CC. Grâce à un chargeur de batterie également nouveau, il est désormais possible de recharger jusqu'à 11 kW au lieu de 3,6 kW sur des points de recharge CA, comme une station de recharge domestique (wallbox). Une batterie déchargée est ainsi rechargée à 100 % en 2 heures 45 environ (valeur prévisionnelle). Pour la première fois, les systèmes hybrides rechargeables permettent également une recharge en énergie sur des bornes de recharge rapide CC jusqu'à 50 kW⁶. Dans ce cas, une batterie déchargée jusqu'à 10 % est rechargée jusqu'à 80 % en 23 minutes environ (valeur prévisionnelle). En déplacement, l'état de charge de la batterie peut désormais être maintenu sur cinq niveaux sélectionnables, par exemple pour rouler en mode électrique dans une zone à faibles émissions sur le lieu de destination.

EXPLOITATION DE L'ENERGIE CINETIQUE : LE SEMI-HYBRIDE 48 V, UNE NOUVEAUTE SUR LE TIGUAN

Moteurs eTSI de 96 kW et 110 kW. Tous les automobilistes ne disposent pas d'une station de recharge domestique. Mais avec le Tiguan eTSI de 96 kW (130 ch) ou 110 kW (150 ch), Volkswagen leur offre, à eux aussi, la possibilité d'utiliser de l'énergie électrique : celle générée par la conversion de l'énergie cinétique, grâce à la récupération de l'énergie au freinage. Le système semi-hybride, utilisé pour la première fois sur le Tiguan, rend cette fonctionnalité possible. Comme pour les hybrides rechargeables, le moteur 1.5 TSI evo2 constitue ici aussi la pièce maîtresse du



système. L'eTSI est couplé à une batterie lithium-ion de 48 V et à un alterno-démarrreur à entraînement par courroie de 48 V, qui fournit une puissance de 14 kW et un couple de 56 Nm. Le système 48 volts agit comme une sorte de fonction surcouple temporaire et garantit ainsi de très bonnes performances au démarrage. Parallèlement, la technologie permet de désactiver complètement le moteur 1.5 TSI evo2 et donc de passer en mode roue libre ainsi que de conduire temporairement en mode électrique. Conséquence : jusqu'à 0,5 l/100 km de consommation en moins.

Détails techniques du moteur eTSI. En plus de caractéristiques techniques telles que le procédé de combustion TSI evo et le compresseur à géométrie variable, le moteur 1.5 TSI evo2 de 250 Nm est également équipé, en sa qualité de moteur eTSI, du système de gestion active des cylindres ACTplus (à la différence de son équivalent utilisé dans les modèles eHybrid). Via l'ACTplus, deux des quatre cylindres du moteur sont coupés aussi souvent que possible, en fonction de la situation de fonctionnement. La conception du moteur permet la suppression de l'alimentation en carburant des deuxième et troisième cylindres à des vitesses et à des charges faibles et moyennes. Dans les cylindres actifs, le rendement augmente, tandis que les cylindres passifs sont entraînés pratiquement sans perte. Ils sont immédiatement réactivés dès que l'on accélère à nouveau. Par rapport à la première génération de 1.5 TSI evo, cette désactivation et activation des cylindres a été encore améliorée afin de garantir un fonctionnement harmonieux du moteur.

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

POUR LE REMORQUAGE : TSI ET TDI DANS LES FINITIONS HAUT DE GAMME AVEC TRANSMISSION INTEGRALE

Moteurs essence et Diesel puissants. Dans le nouveau Tiguan, les moteurs essence de 2,0 litres de la gamme EA888 evo4 développent une puissance de 150 kW (204 ch) et de 195 kW (265 ch). La version de 150 kW transmet la force avec 320 Nm maximum aux roues avant via la DSG, tandis que la version de 195 kW transmet la force avec 400 Nm maximum à la transmission intégrale via la DSG. Volkswagen proposera le turbodiesel actuel de 2,0 litres de la série EA288 evo dans deux versions de puissance



Media Information

sur le Tiguan : 110 kW (150 ch) et 360 Nm ainsi que 142 kW (193 ch) et 400 Nm. Le 2.0 TDI de 110 kW entraîne l'essieu avant ; la version de 142 kW est couplée de série à la transmission intégrale 4MOTION.

En France, l'ensemble des motorisations sont ou seront ouvertes, à l'exception des motorisations TSI de 150 kW (204 ch)⁹ et 195 kW (265 ch)¹⁰.

Poids tracté jusqu'à 2 300 kg. Pour le système 4MOTION, Volkswagen a développé un nouveau pendule centrifuge qui neutralise les vibrations et améliore le confort acoustique. La dernière version de l'embrayage 4MOTION, qui permet une gestion intelligente de l'énergie, est en outre utilisée sur l'essieu arrière : en cas de traction d'une remorque, le profil de conduite « Trailer » est, par exemple, automatiquement activé afin de gérer de manière optimale la répartition de la force entre les essieux avant et arrière en mode remorque. Équipé d'une transmission intégrale, le nouveau Tiguan est conçu pour des poids tractés pouvant atteindre 2 300 kg. Si le SUV est commandé avec le dispositif d'attelage à déploiement semi-automatique par simple pression sur une touche, l'assistant aux manœuvres avec remorque « Trailer Assist » fait partie de l'équipement à partir de la finition « Life ». Lors de manœuvres en marche arrière, ce système d'assistance ajuste automatiquement l'angle de braquage de la remorque via une intervention active sur la direction. L'assistant aux manœuvres avec remorque « Trailer Assist » épargne au conducteur des réflexions complexes lorsqu'il doit braquer à gauche avec le volant lors de manœuvres en marche arrière pour que la remorque tourne à droite – et inversement.

TRAINS ROULANTS ADAPTATIFS : UNE NOUVELLE DEFINITION DE L'AGILITE ET DU CONFORT

Gestion électronique des trains roulants. La plateforme MQB evo constitue la base d'une nouvelle génération de trains roulants pour le Tiguan. En plus de nombreuses mesures individuelles, Volkswagen a développé pour ce best-seller une nouvelle génération de la régulation adaptative des trains roulants « DCC » : le « DCC Pro »¹ disponible en option. De plus, le nouveau Tiguan est désormais équipé d'un gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. Le système gère les fonctions de blocage électronique de différentiel (XDS) et les composantes de la dynamique transversale des amortisseurs asservis dans le cas du « DCC Pro ». Par des interventions de freinage individuelles sur les roues et à une modification sélective de la fermeté des amortisseurs, les caractéristiques de conduite deviennent, grâce au gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, plus neutres, plus stables, plus agiles et plus précises. L'architecture de base des trains roulants est constituée d'un essieu avant MacPherson et d'un essieu arrière à quatre bras.

La fonction de base de la régulation adaptative des trains roulants « DCC ». Ce qui suit s'applique au nouveau et à l'ancien « DCC » : l'amortissement actif à régulation électronique réagit en permanence aux particularités de la chaussée ainsi qu'à chaque situation de conduite et tient compte de paramètres tels que les interventions de direction, de freinage et d'accélération. L'amortissement idéal pour chaque roue est calculé en quelques fractions de seconde et ajusté sur les quatre amortisseurs. Le conducteur a également la possibilité de régler individuellement le « DCC » de très



confortable à très sportif. Les composantes de la régulation adaptative des trains roulants sont coordonnées et par conséquent optimisées par le nouveau gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. La régulation adaptative des trains roulants offre ainsi, en combinaison avec le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, un confort de conduite toujours optimal associé à un excellent comportement dynamique.

La régulation adaptative des trains roulants « DCC Pro » en détail. Le nouveau système « DCC Pro » réalise une nouvelle amélioration de l'alliance de la régulation adaptative des trains roulants et du gestionnaire de comportement dynamique du véhicule. À la différence du DCC déjà connu avec ses amortisseurs conventionnels à une valve, les amortisseurs du nouveau « DCC Pro » sont dotés de deux valves. Cela s'accompagne d'un algorithme de régulation adapté pour le pilotage séparé des phases d'extension et de compression. Les amortisseurs à deux valves, fonctionnant plus rapidement, permettent une meilleure liaison, plus souple, entre la carrosserie et le châssis, tout en optimisant le comportement dynamique grâce à un contrôle encore plus précis des phases d'extension et de compression. Jusqu'à présent, les amortisseurs à deux valves n'étaient utilisés qu'en combinaison avec des essieux multibras dans les segments supérieurs et de luxe ; leur intégration dans les jambes de force MacPherson constitue une nouveauté. Le nouveau système de régulation adaptative des trains roulants « DCC Pro » permet d'élargir considérablement la plage des propriétés dynamiques et de confort. Cette combinaison de caractéristiques procure au conducteur une sensation de conduite très agréable et très sûre, même sur des chaussées dégradées. La réduction des vibrations de la carrosserie permet en même temps de réaliser un centrage horizontal extrêmement confortable de la carrosserie.

STATIONNEMENT FACILITE : FONCTION MEMOIRE ET COMMANDE A DISTANCE

Assistant de stationnement avec fonction mémoire et commande à distance. Le Tiguan est proposé avec une gamme perfectionnée de systèmes d'aide à la conduite ultramodernes. Il s'agit notamment du « Park Assist Plus »¹, disponible en option ou de série selon la version d'équipement, de la nouvelle fonction mémoire pour l'assistant de stationnement et du « Park Assist Pro »¹ avec fonction de commande à distance. La fonction de base du « Park Assist Plus » et du « Park Assist Pro » est un système déjà connu pour équiper d'autres Volkswagen. Elle permet de se garer de manière assistée dans des places de stationnement en créneau ou en bataille. La sortie assistée d'une place de stationnement en créneau est également possible. Le SUV prend alors en charge l'accélération, le freinage et le braquage¹³. La fonction mémoire du système « Park Assist Plus » perfectionné est une nouveauté. Avec cette fonctionnalité, le système enregistre les 50 derniers mètres parcourus et appréhende la situation de stationnement. Une fois le Tiguan à l'arrêt, la manœuvre de stationnement peut être enregistrée. Lorsque la Volkswagen atteint de nouveau cette position, elle propose automatiquement de se charger de la manœuvre de stationnement¹³. La sortie autonome d'une place de parking¹³ est également possible. Il est possible d'enregistrer jusqu'à cinq manœuvres de stationnement. Autre nouveauté : le stationnement à distance. Grâce au « Park Assist Pro » et à une application du même nom, il est ici



possible de commander l'entrée et la sortie du Tiguan d'une place de stationnement de l'extérieur, et donc à distance¹³.

EXTÉRIEUR SYMPATHIQUE : UNE NOUVELLE ÈRE DU DESIGN SUV

Une face avant aérodynamique. De prime abord, le Tiguan est un SUV sympathique, et donc une Volkswagen typique. À l'avant, le nouveau Tiguan affiche plus de hauteur qu'auparavant, affirmant ainsi davantage sa présence. Parallèlement, l'avant du véhicule indique clairement qu'il s'agit d'un SUV très aérodynamique, qui présente un coefficient de traînée (C_x) de 0,28. En comparaison avec le modèle précédent (dont le coefficient de traînée C_w était de 0,33), on remarque que le capot moteur est devenu plus athlétique et que sa transition avec les zones des ailes est plus organique. Vers l'avant, il plonge progressivement en direction des projecteurs. Alors que la deuxième génération du Tiguan était dotée d'une calandre haute et ouverte de type classique, le nouveau Tiguan arbore, en dessous du capot, une barre transversale vitrée entre des feux à LED qui se sont nettement affinés. Selon la version de projecteurs, la surface vitrée à gauche et à droite du logo Volkswagen est équipée d'une barre de LED¹. Le nouveau Tiguan arbore ainsi un design d'éclairage diurne et nocturne distinctif. La calandre proprement dite, avec les prises d'air, se trouve dans le pare-chocs. Les pare-chocs avant gauche et droit sont équipés de rideaux d'air à travers lesquels le flux d'air est optimisé sur le plan aérodynamique et dirigé vers les passages de roue, ce qui permet également de refroidir les freins.

19 200 LED dans le module matriciel HD du Tiguan. Le Tiguan est le premier modèle MQB disponible avec les nouveaux phares à LED à faisceau matriciel HD « IQ.LIGHT »¹. Le système d'éclairage interactif a également été développé en parallèle pour le Touareg, si bien que l'architecture de base des projecteurs est commune aux deux SUV Volkswagen. HD est l'abréviation de « High Definition », autrement dit une haute résolution des sources de lumière. Dans le cas du Tiguan, il s'agit au total de 38 400 LED multipixels. Chaque feu comporte 19 200 LED multipixels qui éclairent la route et la zone environnante de manière innovante, améliorant ainsi le confort et la sécurité. Chaque projecteur se compose de trois modules : tout à fait à l'extérieur, le Tiguan est doté d'un module bi-matriciel pour la matrice d'arrière-plan des feux de route. Au centre se trouve le module matriciel HD, avec 19 200 LED activables individuellement, qui permettent de réaliser diverses nouvelles fonctions d'éclairage. Situé tout à fait à l'intérieur, un module de projection de plus petite taille gère les feux de braquage ainsi que l'éclairage tous temps. Les feux directionnels dynamiques sont quant à eux générés par le module matriciel HD.

Plus de confort, plus de sécurité. Le conducteur du Tiguan peut activer différentes fonctions d'éclairage. Les feux matriciels à LED « IQ.LIGHT » projettent par exemple une nappe de lumière dans la voie de circulation du Tiguan : la « Lane Light ». Cet éclairage de la voie rend les trajets nocturnes plus confortables, car la nappe d'éclairage très lumineuse suit la voie de circulation avec précision. Le conducteur est également assisté par un éclairage d'orientation dans les zones de chantiers et les passages étroits. Les feux permanents non éblouissants constituent un autre atout des nouveaux projecteurs : ils peuvent être activés en permanence en fonction de la vitesse et de la lumière ambiante, car les 38 400 LED pilotables individuellement



permettent de masquer, avec une précision jamais atteinte jusqu'à présent, les véhicules circulant en sens inverse ou en amont. Le confort et la sécurité de nuit sont considérablement améliorés grâce à un meilleur éclairage de la route et de la zone située devant le Tiguan.

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

Partie arrière avec nouvelle barre de LED transversale. Le dessin de la nouvelle partie arrière du Tiguan est également caractéristique. Dans la partie supérieure, le grand spoiler de toit et les éléments latéraux de guidage de l'air des montants C soulignent le style. Une nouvelle caractéristique du design du SUV est la barre transversale dorénavant continue des feux arrière à LED. Dans les deux finitions haut de gamme « Elegance » et « R-Line », ou en combinaison avec les niveaux d'équipement supérieurs des projecteurs, le bandeau de LED qui relie les feux arrière est également éclairé, de façon analogue à l'avant du véhicule. Le coffre à commande électrique proposé de série sur le Tiguan Elegance se prolonge jusque dans le pare-chocs. Les deux versions haut de gamme possèdent dans la partie inférieure du pare-chocs des éléments chromés distinctifs.

INTÉRIEUR CONNECTE : DE NOUVEAUX STANDARD DE QUALITE ET DE CONVIVIALITE

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



Poste de conduite de nouvelle génération. Le nouvel intérieur du Tiguan se caractérise par une qualité encore améliorée et des matériaux encore plus agréables au toucher, un design au rendu très épuré et à l'ergonomie soignée pour le tableau de bord, les revêtements de porte et l'ensemble des sièges. Des éléments de commande et des écrans nouveaux, issus de la nouvelle plateforme modulaire d'infodivertissement de quatrième génération (MIB4), sont en outre utilisés. Volkswagen a nettement perfectionné le paysage numérique du poste de conduite par rapport au modèle précédent. Cela concerne notamment le système d'infodivertissement et la commande de la climatisation. Les deux fonctionnalités sont désormais réunies dans un seul composant et positionnées beaucoup plus haut dans le véhicule. Avec les cadrans numériques de série, tous les écrans du nouveau Tiguan sont ainsi placés sur un même axe visuel. En même temps que les cadrans numériques (« Digital Cockpit »), le système d'infodivertissement et la commande de climatiseur, l'affichage tête haute a également été revisité. Tandis que le modèle précédent avait recours à un système qui reflétait les informations sur une petite vitre escamotable, le nouveau Tiguan embarque désormais un système baptisé « Windshield Head-up Display », qui projette les informations sur le pare-brise et donc dans l'espace virtuel situé devant la Volkswagen. Le Tiguan est également le seul modèle Volkswagen à être équipé d'une nouvelle commande pour sélection de profil de conduite multifonctionnelle et intuitive.

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

Commande pour sélection de profil de conduite, IDA et « ChatGPT ». La commande pour sélection de profil de conduite élégante et agréable à manipuler réinterprète le 4MOTION Active Control utilisé dans le modèle précédent. La commande multifonctionnelle permet désormais de contrôler non seulement les profils de conduite et les modes de propulsion, mais aussi, pour la première fois, le volume sonore et les « atmosphères » préconfigurées. Dans ces « atmosphères », les réglages de l'éclairage d'ambiance et du système audio se confondent pour créer les scénarios lumineux et sonores les plus variés. Des listes de lecture du service de streaming « Spotify », adaptées aux différentes « atmosphères », sont même disponibles sur demande. Les modes « Lounge », « Energetic », « Joy », « Minimal » et « Me » peuvent être activés. « Lounge » fait appel à des couleurs discrètes, des tonalités feutrées et, par exemple, à de la musique classique. « Energetic », en revanche, arbore des couleurs plus vives, des sonorités plus marquées et une playlist à l'esprit plus rock. Le nouvel assistant vocal IDA¹ permet en outre de commander très facilement en langage naturel d'innombrables fonctions du véhicule et du système d'infodivertissement, comme le



volume audio. L'assistant IDA est en outre capable de fournir des réponses ciblées à des questions sur tous les sujets possibles. Le système accède à cet effet à des bases de données en ligne et – ce qui est nouveau – à « ChatGPT »¹ (c'est-à-dire à l'intelligence artificielle, ou IA). « ChatGPT » sera disponible en tant que mise à jour.

Nouvelle manette sur la commande de direction. La console centrale offre plus d'espace de rangement, car comme sur des modèles tels que l'ID.7 et la nouvelle Passat break, les changements de vitesse s'effectuent désormais via une manette intuitive située à droite sur la colonne de direction : il faut tourner vers l'avant sur « D » pour avancer, tourner vers l'arrière sur « R » pour reculer, appuyer sur le côté pour activer le frein de stationnement. Du côté gauche, une nouvelle manette de commande multifonction est utilisée pour les fonctions de clignotant et d'essuie-glace. L'espace supplémentaire dans la console centrale est par exemple utilisé pour deux bacs de charge inductive pour smartphones (15 W, réfrigérés) et deux interfaces USB-C (puissance de charge de 45 W).

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

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

Version de base 'Tiguan'. En France, le nouveau Tiguan peut être configuré en six finitions : 'Tiguan', 'Life Plus', 'VW Edition', 'Elegance', 'R-Line' et 'R-Line Exclusive'. Les finitions 'Elegance' et 'R-Line Exclusive' se positionnent toutes deux comme versions haut de gamme, 'Elegance' étant une finition particulièrement élégante, 'R-Line Exclusive' une variante sportive. La version de base 'Tiguan' est déjà dotée de série de détails tels que le nouveau « Digital Cockpit » (10 pouces), l'écran central de 12,9 pouces, la commande pour sélection de profil de conduite, le système d'alerte Car2X, l'airbag central supplémentaire (à l'avant) et les airbags de série à l'arrière, un Climatronic à une zone (climatiseur automatique), de ports USB-C offrant une puissance de recharge de 45 watts (à l'avant), de barres de toit noires et de nombreux systèmes d'aide à la conduite. Parmi les systèmes d'aide à la conduite proposés de série figurent le « Side Assist » (assistant de changement de voie avec assistant de



Media Information

sortie de stationnement), le « Front Assist » (système de freinage d'urgence), le « Lane Assist » (assistant de maintien de voie), la « Rear View » (caméra de recul) et une caméra frontale pour la détection de signalisation routière. Également de série : des phares à LED et des jantes en alliage léger de 17 pouces au design « Bari ».

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

La série spéciale 'VW Edition'. La série spéciale 'VW Edition' ajoute de série à la finition 'Life Plus' la peinture métallisée, les projecteurs LED Plus avec bandeau lumineux à l'avant et à l'arrière et les blocs de feux arrière à LED 3D, des jantes en alliage léger de 17 pouces au design « Venezia », le Pack Design avec rampes de pavillon anodisées et vitres acoustiques et surteintées à l'arrière, et également le Pack Confort comprenant l'accès et démarrage sans clé « Keyless Access », l'ouverture et fermeture du coffre main libre « Easy Open / Easy Close », le « Park Assist Plus » avec fonction mémoire ou encore l'alarme antivol.

'R-Line', la finition au look sportif. Par rapport à la finition 'Life Plus', la finition 'R-Line' ajoute entre autres de série les projecteurs avant LED Plus avec bandeau lumineux à l'avant et à l'arrière, des jantes en alliage léger de 19 pouces au design « Coventry », des sièges avant sport avec appui-tête intégré et fonction massage et un Pack intérieur et extérieur R-Line pour un design immédiatement reconnaissable et sportif. En complément, le régulateur de vitesse adaptatif et prédictif 'ACC' est également de série.

'Elegance' et 'R-Line Exclusive' comme finitions haut de gamme. Par rapport à 'Life Plus', la finition 'Elegance' possède des équipements supplémentaires tels que les projecteurs IQ.Light HD Matrix LED, un pack éclairage d'ambiance comportant trois zones d'éclairage et 10 couleurs, une fonction de massage par points de pression à 3 chambres pour les sièges avant ainsi qu'un siège conducteur ErgoActive. Le Tiguan Elegance est par ailleurs équipé de vitres en verre acoustique et d'un vitrage Privacy teinté à l'arrière, d'un coffre à ouverture et fermeture électriques (avec fonction « Easy Open » par simple geste du pied), du « Park Assist Plus » avec fonction mémoire, de barres de toit argentées, de garnitures de siège en microfibre de qualité supérieure « ArtVelours Eco » et de jantes en aluminium de 18 pouces (design « Napoli »). Le toit coulissant panoramique ou encore le système de vision périmétrique « Area View » font également partie de la dotation de série.

Le Tiguan 'R-Line Exclusive' reprend quant à lui les équipements de série du Tiguan 'R-Line' ainsi que son design « R-Line » ainsi qu'un intérieur spécifique « R-Line » avec des sièges sport à appui-tête intégré et ses jantes en alliage léger de 19 pouces (design « Coventry »). Le Tiguan 'R-Line Exclusive' ajoute à la dotation du 'R-Line' les projecteurs IQ.LIGHT HD Matrix LED, la sellerie en cuir Vienna R-Line, des sièges avant



électriques, chauffants, ventilés et massant avant fonction mémoire, la vision périmétrique « Area view », la conduite semi-autonome « Travel Assist », l'accès et démarrage sans clé « Keyless Advanced », le toit ouvrant panoramique, le « Park Assist Plus » avec fonction mémoire ou encore le système audio premium « Harman Kardon ».

REMARQUES

1. Équipement optionnel.
2. Tiguan eTSI, 96 kW (130 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 6,1 l/100 km | émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 139.
3. Toutes les indications relatives à l'équipement, aux prix et aux performances se rapportent à la gamme de modèles proposée en France. Attention toutefois, toutes les motorisations présentées dans ce document ne sont pas ouvertes à la commande en France.
4. Tiguan eHybrid, 150 kW (204 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.
5. Tiguan eHybrid, 200 kW (272 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.
6. La valeur de la recharge significative pour le client, déterminée selon la norme DIN70080, est de 40 kW. Dans des conditions idéales (par exemple un état de charge très faible ou des températures élevées de la batterie), des puissances de recharge pouvant atteindre 50 kW sont toutefois réalisables.
7. Étude « Mobilité en Allemagne »
8. Tiguan eTSI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 6,4-6,2 l/100 km | émissions de CO₂ en cycle mixte, en g/km : 146-140.
9. Tiguan TSI, 150 kW (204 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.
10. Tiguan TSI 4MOTION, 195 kW (265 ch) – cette motorisation n'est pas encore proposée à la vente.
11. Tiguan TDI, 110 kW (150 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 5,5-5,3 l/100 km | émissions de CO₂ en cycle mixte, en g/km : 145-139.
12. Tiguan TDI 4MOTION, 142 kW (193 ch) – consommation de carburant en cycle mixte WLTP : 6,4-6,1 l/100 km | émissions de CO₂ en cycle mixte, en g/km : 168-160.
13. Dans les limites du système : le conducteur doit être prêt à tout moment à prendre le dessus sur le système d'aide à la conduite. Il n'est pas dégagé de sa responsabilité de conduire le véhicule avec prudence.