



Volkswagen ID.Tiguan

Het ID is er

Vooruitblik | Een Volkswagen is een Volkswagen als er Volkswagen op staat? Of toch niet? De Volkswagen ID.4 was namelijk gericht op kopers die het nieuwste van het nieuwste wilden. Alles, van de naam tot de vormgeving, was gericht op innovatie. Echter, daarmee was de ID.4 geen auto voor het volk. Inmiddels is elektrisch rijden de norm. De opvolger van de ID.4 heet daarom "ID.Tiguan" en is juist wel bedoeld voor het grote publiek. Tijd voor een eerste kennismaking.

De eerste kennismaking vindt plaats nog voordat de ID.Tiguan is onthuld. Daarom is gereden met een gecamoufleerd prototype. Toch is ook daaraan te zien dat de ID.Tiguan zowel de ID.4 als de reguliere Tiguan moet vervangen. De verhoudingen zijn die van een SUV en aan de elementen die niet zijn gecamoufleerd is te zien dat Volkswagen teruggaat naar het tijdloze ontwerp. Volkswagen gaat dus terug naar de basis en richt zich weer op het grote publiek.



De camouflage maakt het lastig om de exacte

buitenmaten in te schatten. De specificaties verraden dat de ID.Tiguan weliswaar langer is dan de conventionele Tiguan, maar wel lager en gestroomlijnder. Zo is de hoek van de voorruit iets gewijzigd voor betere aerodynamica (0.26 cW). De grote wielkasten bieden ruimte aan velgen van maximaal 21 inch.



Ruimte

Dikke matten verhullen het interieur van de testauto. Desondanks is merkbaar dat het interieur royale afmetingen heeft. De grote stoelen en de ruimte tussen de stoelen versterken het gevoel van ruimte. Ook achterin biedt de ID.Tiguan volop hoofd- en beenruimte.

Volkswagen heeft aangegeven dat alle ID-modellen dezelfde opzet en dezelfde bediening hebben. Wie eenmaal gewend is aan een (nieuwe) Volkswagen, moet zich direct thuisvoelen in een ander model. Daarom ligt het in de lijn der verwachting dat het interieur met stof bekleed zal zijn. Dat zorgt voor een moderne uitstraling en beperkt de milieubelasting tijdens de productie (leder en chroom zijn de meest milieuvriendelijke elementen bij de productie van een auto).

Uitrusting

Alle nieuwe Volkswagens hebben hetzelfde gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Ondanks het feit dat alles behalve de snelheidsmeter is afgeplakt, is duidelijk dat de

ID.Tiguan hetzelfde infotainment-systeem heeft als de ID.Polo en ID.Cross. Alleen het beeldscherm is groter. Dat zorgt voor grotere letters en grotere menu's voor eenvoudigere bediening in een rijdende auto.



Onderhuids maakt Volkswagen gebruik van Android Automotive, maar dit is op meesterlijke wijze verhuuld. Het is zelfs niet nodig om in te loggen met een Google Account. Beter nog: dit is niet eens mogelijk! Volkswagen gebruikt dus alleen het besturingssysteem van Android en is compatibel met de applicaties, maar draagt zelf zorg voor de privacy.

Volkswagen voorziet in alle verplichte veiligheidsvoorzieningen. Echter, omdat de lijnen tussen Volkswagen en de Europese Unie kort zijn, kon Volkswagen de nodige verfijning aanbrengen. Het is daarom mogelijk om de systemen deels uit te schakelen. Zo kan alleen worden gewaarschuwd als meer dan 10 km/u te hard wordt gereden of alleen wanneer over een doorgetrokken streep wordt gereden. Op deze manier worden slordigheden niet direct afgestraft en waarschuwt het systeem echt alleen bij gevaar.

"Als opvolger van de conventionele Tiguan biedt de ID.Tiguan meer ruimte, betere prestaties en modernere techniek tegen een prijs die naar verwachting lager is"



Elektrische auto

Naar keuze levert de aandrijflijn 188 pk, 281 pk of 295 pk. In dat laatste geval is de ID.Tiguan voorzien van vierwielaandrijving. Het gereden prototype levert 281 pk en is daarmee verrassend kwiek. Gezien het hoge gewicht van elektrische auto's is een dergelijk vermogen al lang niet meer indrukwekkend, maar de ID.Tiguan is gretig en meer dan capabel. Wanneer gevraagd, reageert de elektromotor direct en versnelt deze forse SUV venijnig snel. Door de hendel van de automaat in "b" te zetten is het mogelijk om te remmen op de motor. Alhoewel het niet is te bepalen hoe sterk de ID.Tiguan afremt bij het loslaten van het stroompedaal, heeft Volkswagen dit zo goed gekozen dat er helemaal geen behoefte is geweest om zelfs iets in te stellen.

Omdat de beeldschermen van het prototype waren afgeplakt was het niet mogelijk om een verbruiksmeting te doen of om vast te stellen wat de daadwerkelijke actieradius is. Wat wel duidelijk is: net als de ID.Polo is de ID.Tiguan stil, maar minder stil dan de directe concurrenten. Vooral op hoge snelheid loopt het geluidsniveau sterk op.



Weggedrag

De ID.Tiguan zal straks beschikbaar zijn in reguliere uitvoeringen en een sportieve R-LINE. Die laatste ziet er niet alleen sportief uit, maar heeft ook een sportonderstel. Het geteste exemplaar heeft het standaard onderstel (het is geen R-Line) en dat is al opmerkelijk stevig. Het koetswerk helt daarom nauwelijks over en het weggedrag is vertrouwenwekkend.

Omdat de ID.Tiguan groter is dan de beide auto's die hij opvolgt, voelt de nieuwkomer ook groot. In de stad neemt deze SUV merkbaar veel ruimte in. Op de snelweg zorgen de afmetingen voor rust en stabiliteit.



Conclusie

Volkswagen kondigt de ID.Tiguan aan. De ID.Tiguan volgt zowel de elektrische ID.4 als de conventionele Tiguan op. Een korte proefrit met een gecamoufleerd pre-productie exemplaar leert dat de elektrische Tiguan een waardige opvolger voor beide is. De ID.4 was gericht op vernieuwers. Echter, elektrisch rijden is niets nieuws meer en daarom is de ID.Tiguan een heel gewoon uitziende auto met een gewone naam. Als opvolger van de conventionele Tiguan biedt de ID.Tiguan meer ruimte, betere prestaties en modernere techniek tegen een prijs die naar verwachting lager is (geen CO2-belasting!).

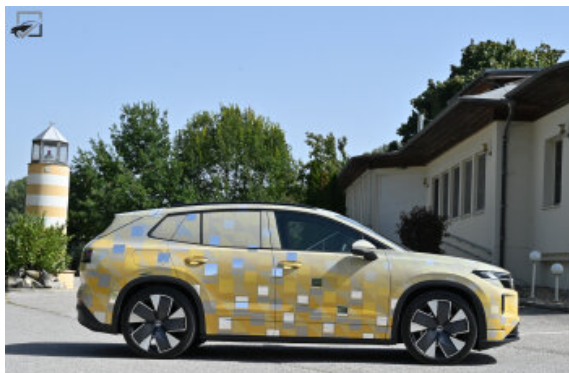
De eerste kennismaking leert ook dat de ID.Tiguan zich goed van het bestaande aanbod weet te onderscheiden. De ID.Tiguan voelt Europees, doordacht en vertrouwenwekkend. Kortom: het ID is er, nu is het wachten op een proefrit met het daadwerkelijke productie-exemplaar. ■



Specificaties

Volkswagen ID.Tiguan

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

0 x 0 x 0 cm
n.b.

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

n.b.
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
l

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

0 pk @ 0 rpm
0 Nm @ 0 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

sec.
n.b.

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 0,-
€ 0,-