
Fahrvorstellung VW Tiguan: Zwei Flaggschiffe

Von Peter Schwerdtmann

Zum großen Bruder Touareg fehlen dem Volkswagen Tiguan mit seinen 4,51 Metern Länge genau noch 30 Zentimeter. Aber die Ähnlichkeit ist unverkennbar. Vor der A-Säule trägt der Tiguan nun ein ähnliches Gesicht mit breitem Grill und schmalen LED-Scheinwerfern. Doch die wesentlichen Veränderungen spielen sich unter dem Blech ab, geprägt von der neuesten Elektronik-Generation, überarbeiteten Motoren und zwei Neuerscheinungen im Markt: der starke e-Hybrid mit 245 PS (180 kW) Systemleistung und das noch stärkere E-Modell mit 320 PS (235 kW) .

Für den Verkaufserfolg wichtiger dürften aber die überarbeiteten Zwei-Liter-Turbodiesel und die TSI-Benziner sein. Die drei angebotenen Diesel-Leistungsstufen bringen entweder 122 PS (90 kW), 150 PS (110 kW) oder 200 PS (147 kW), alle mit der neuen zweistufigen SCR-Katalysator und doppelter Ad-Blue-Einspritzung (Twin Dosing) mit deutlich reduzierten Emissionen. Auch die Benziner erfüllen die strenge Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM. Die beiden 1,5-Liter-Turbos mit 130 PS (96 kW) oder 150 PS (110 kW) erhalten nun auch die kraftstoffsparende Zylinderabschaltung fürs Dahinrollen und den Schubbetrieb.

Künftig gibt es das SUV in den Versionen „Tiguan“, „Life“, „Elegance“ und „R-Line“. Sie alle sind besser ausgestattet als die vergleichbaren Vorgänger. Zur Ausstattung zählen im Einsteigermodell unter anderem LED-Scheinwerfer, ein neues Multifunktions-Lederlenkrad, 17-Zoll-Leichtmetallräder, ein Infotainmentsystem mit mindestens 6,5-Zoll-Display sowie die Online-Dienste „We Connect“ und „We Connect Plus“. Mit der dritten Generation des „Modularen Infotainment-Baukastens“ holt Volkswagen jetzt also seine modernste Elektronik auch beim Tiguan an Bord. Assistenzsysteme wurden ebenfalls angepasst. Beispiel: Jetzt kann der Tiguan bis 210 km/h der Autobahnspur folgen.

Die breite Skala an Preisen startet mit 29.974,79 für den kleinen Benziner und endet bei 46.195,30 Euro für den Tiguan R-Line, mit Allradantrieb und großem Diesel. Die Preise für den e-Hybrid und den Tiguan R, der zum ersten Mal als eigenständiges Modell im Tiguan-Angebot auftaucht, liegen noch nicht vor.

Veredelt wird die Ausstattung des Tiguan R unter anderem durch eine spezifische Front- und Heckpartie, ein um 10 mm abgesenktes „DCC“-Fahrwerk (adaptiv geregelte Dämpfer), exklusive Sportsitze, einen neu entwickelten Allradantrieb mit R-Performance Torque Vectoring, eine eigenständige vierflutige Sportabgasanlage mit sichtbaren Doppelendrohren und Chromblenden (jeweils links und rechts) sowie eine 18-Zoll-Performance-Bremsanlage. Der 2,0-Liter-Turbobenziner der Serie EA888 evo4 entwickelt bereits ab 2100 Umdrehungen pro Minute ein Drehmoment von 420 Newtonmetern.

Die bedeutendste Neuheit bei den Antrieben bringt zweifellos der Hybridantrieb mit einer Systemleistung von 245 PS (180 kW). Mit seiner Lithiumionen-Batterie von 13 kWh Energieinhalt sollen rein elektrisch 65 km möglich sein. Wenn im Modus „Hybrid“ der TSI-Turbobenziner mit 150 PS (110 kW) und die E-Maschine mit 115 PS (85 kW) zusammenarbeiten, kommen als Systemleistung 245 PS zusammen. Das maximale Systemdrehmoment beträgt 400 Newtonmeter (Nm). Die E-Maschine bildet zusammen mit dem Sechs-Gang-DSG eine kompakte Einheit und ist direkt mit dem quer eingebauten TSI verbunden. Angetrieben wird die Vorderachse

Nun hatten kürzlich falsche Freunde den Hybridantrieb mit der Behauptung in Verruf gebracht, die Verbrauchsangaben bei Plug-in-Hybridantrieben seien falsch. Wir wissen zwar, dass diese Angaben gar nicht anders ausfallen können, weil Prüfverfahren und die

Berechnung von EU-Vorschriften geregelt sind. Dennoch konnten wir der Versuchung nicht widerstehen und fuhren den e-Hybrid mit dem Ziel, dem falschen Vorwurf auf die Spur zu kommen – nur im E-Mode, also nur mit Batteriestrom über Land.

Für die Straßen in der Gegend um Braunschweig reicht die elektrisch erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h allemal für zügiges Überholen. Das ruhige Dahingleiten mit flüsterndem Auto lässt auch im Tiguan die typische entspannte E-Stimmung aufkommen, jedenfalls für rund 50 km. Danach musste der Benziner allein ran. Nach 100 km stand ein Verbrauch von 4,5 Litern auf der Uhr. Das Ergebnis ist klar: Wer weniger als 25 km zur Arbeit pendelt, kommt ohne Benzin aus. Wer längere Strecken zurücklegt, dem sei geraten, den Hybrid-Modus nicht zu verlassen und so immer auch den Elektroantrieb mit bei der Arbeit zu wissen. Wer die Batterie leerfährt, der wird dafür bestraft, logisch oder?

Für den e-Tiguan haben sich die Entwickler etwas besonderes ausgedacht: Wer sein Ziel einprogrammiert, für den rechnet der Computer anhand auch des Streckenprofils aus, wie er seinen Strom von daheim auf dieser Strecke am besten ausnutzt. Am Ziel soll die Batterie dann erschöpft sein und der Elektromotor sein Bestes für den niedrigen Verbrauch gegeben haben. Natürlich kann der Fahrer auch anweisen, dass die Batterie nie unter ein bestimmtes Niveau absinkt oder dass am Ziel noch genügend Strom für die elektrische Anfahrt aufgespart wird.

Elektronik, Navigation und der Fahrer sorgen also dafür, dass der Verbrauch an Kraftstoff so gering wie möglich ausfällt. Den Volkswagen Tiguan e-Hybrid darf jeder also nicht nur angesichts der Systemleistung als Flaggschiff der Baureihe bezeichnen. Allerdings bietet die Tiguan-Palette auch noch ein zweites Flaggschiff, wenn auch unter anderen Vorzeichen. Zwar war die beste mögliche Effizienz auch beim neu entwickelten Volkswagen R eines der Entwicklungsziele. Aber die Prioritäten liegen bei einem Performance-Modell einfach anders.

Als erstes R-Modell verfügt der Tiguan R über einen neu entwickelten Allradantrieb mit radselektiver Momentensteuerung auf der Hinterachse, „R-Performance Torque Vectoring genannt“. Dabei wird die Kraft des Antriebs nur zwischen der Vorder- und Hinterachse, sondern über den Torque-Splitter ebenso zwischen den beiden Hinterrädern verteilt. Das bringt Agilität ins SUV. (ampnet/Sm)

VW Tiguan 1.5 TSI R-Line, DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,51 x 1,86 x 1,66
Motor: R4-Turbomotor, 1498 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 110 kW / 150 PS
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500–3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 203 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k.a.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,9 – 5,7 Liter/100 km
Effizienzklasse: B
CO₂-Emissionen WLTP: 135 - 130 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)
Leergewicht / Zuladung: min. 1541 kg / max. 459 kg
Kofferraumvolumen: 485–1579 Liter
Max. Anhängelast: 1900 kg
Wendekreis: 11,5 m
Bereifung: 255/45 R 19
Basispreis: 39.230,42

Bilder zum Artikel



VW Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Tiguan e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Volkswagen Tiguan e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Tiguan e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen
