
VW Tiguan: Vorabfahrt mit der dritten Generation

Von Matthias Knödler, cen

Er ist ein Spätzünder im Segment, der Volkswagen Tiguan: Erst 2007 kam Volkswagen mit seinem kompakten SUV auf den Markt, viel später als Konkurrenten wie beispielsweise Toyota. Aber wenn die Wolfsburger etwas anpacken, dann richtig: 7 Millionen Einheiten wurden inzwischen verkauft, der Tiguan ist aktuell der meistverkaufte Volkswagen überhaupt. In wenigen Monaten geht er in die dritte Modellgeneration.

Wir hatten bereits Gelegenheit, in einem nur noch leicht getarnten Vorserienmodells Platz zu nehmen. Unter der Klebefolie verbergen sich keine Überraschungen: Die Formen sind etwas weicher und runder geworden, die Rückleuchten sind weiter um die Ecke gezogen, die Frontpartie erinnert ein bisschen an das elektrische Schwestermodell ID.4. Vorn und hinten dominieren modische Lichtstreifen, das gefällige Felgenprogramm umfasst Größen von 17 bis 20 Zoll.

Die Abmessungen sind fast gleich geblieben: Länge 455 cm, Breite 194 cm, Höhe 164 cm. Der Radstand ist mit 268 cm identisch mit dem Vorgänger. Ein paar Zentimeter länger ist er also geworden, und davon profitieren Sitzkomfort und der Kofferraum, der jetzt stolze 648 Liter fasst.

Vor dem Fahrer spannt sich ein völlig neugestaltetes Cockpit auf, das sich teilweise an den ID-Modellen orientiert, jedoch in wichtigen Punkten verbessert wurde. Zum Beispiel in der Materialqualität, die schon bei diesem Vorserienauto hervorragend ist. Teils echte, teils eingeschäumte Nähte und hochwertige Polster sorgen hier für Premium-Ambiente.

Das mit zappeligen Sensoren ausgerüstete Lenkrad, das manchen Piloten in den gehobenen Versionen des Vorgängermodells zur Verzweiflung gebracht hat, weicht einem neuen Volant mit konventionellen Tasten, die viel angenehmer zu bedienen sind. Die Spracheingabe funktioniert ebenfalls besser. Auch der zentrale Bildschirm wurde neu gedacht: Mit einer Diagonalen von 12,9 oder 15 Zoll, leichter zu bedienen, der Schieber zur Einstellung der Lautstärke endlich beleuchtet. An der Haptik der Schieberflächen könnte VW allerdings noch etwas arbeiten.

Statt des kleinen Head-up-Bildschirms mit ausfahrbarer Glasfläche gibt es jetzt ein vollwertiges System, das seine Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert. Die überflüssige Gestensteuerung verschwindet, und die Mittelkonsole wird von einem Drehknopf mit OLED-Bildschirm dominiert, mit dem sich Fahrmodi, Ambientelicht und die Lautstärke des Infotainment-Systems ansteuern lassen. Die Ladefläche für Mobiltelefone, bei vielen Autos ein Ärgernis, liegt perfekt.

Der Wählhebel ist aus der Mittelkonsole verschwunden: Der neue Tiguan ist nur mit Automatik erhältlich, und die wird wie bei einem amerikanischen Straßenkreuzer durch einen großen Lenkstockhebel angesteuert. Kritik verdient die mit den ID-Modellen eingeführte Drehlogik. Zum Vorwärtsfahren muss der Hebel weggedreht werden, was der etablierten Hebelmechanik – und für uns auch der Intuition – widerspricht.

Unter dem Blech huldigt der neue Tiguan der Technologieoffenheit: Kein Wunder, denn er steht auf der jüngsten Evolution der äußerst flexiblen MQB-Plattform. Es gibt ihn mit sparsamen und sauberen TDI- und TSI-Motoren, mit Mild-Hybridisierung als „eTSI“ sowie als Plug-In-Hybrid, mit dem sich – je nach Markt – nach wie vor Subventionen einstreichen lassen. Die Anhängelast liegt je nach Modell bei bis zu 2,3 Tonnen.

Die Plug-In-Varianten, die wegen des engen Bauraums nur über sechs Gänge verfügen, kommen mit 204 PS (150 kW) oder 272 PS (200 kW), sie lassen sich rund 100 Kilometer weit batterieelektrisch fahren. Die Akkus können jetzt auch mit Gleichstrom geladen werden. Eine reine Elektrovariante gibt es übrigens nicht, obwohl es die Plattform hergeben würde: Wer ganz auf die Flexibilität des Verbrenners verzichten will, wird bei VW auf den ID 4 verwiesen. Und wirklich schade: Die faszinierende R-Variante wird es leider

nicht mehr geben.

Fahrspaß wird im Tiguan dennoch geboten. Dafür sorgt das aufwendige Fahrwerk mit McPherson-Vorderachse und Vierlenker-Hinterachse, von Volkswagen selbstbewusst als „das mit Abstand beste Fahrwerk seines Segments“ titulierte. Die Anlenkpunkte der Hinterachse liegen weiter auseinander als bisher, und das radselektiv geregelte DCC-Pro-Fahrwerk mit getrennter Zug- und Druckstufe orientiert sich mit seinen Zweiventil-Stoßdämpfern an Oberklasse-Modellen wie dem Porsche Cayenne. Die Lenkung ist nochmals präziser und schneller geworden, die Fahrwerkssteuerung wurde vom Golf GTI übernommen. Der Bremsweg profitiert von neuen Hochleistungs-Reifen.

Die Spreizung beim DCC-Pro-Fahrwerk ist enorm, am besten hat uns der „Comfort“-Modus gefallen: Damit bleibt der Tiguan auf jeder Belagqualität präzise und steckt auch schlechte Wegstrecken problemlos weg. Der Fahrkomfort liegt auf Oberklasse-Niveau. In den extremen Comfort- oder Sport-Einstellungen, die im „Individual“-Modus gewählt werden können, ist uns der Tiguan zu schwingend-weich bzw. zu nervös-hart abgestimmt. Im Gelände soll sich dieser SUV übrigens fast so gut wie der Touareg schlagen; ausprobieren konnten wir es noch nicht.

Mit verschiedenen Optionen lässt sich der Tiguan weit über den üblichen Standard aufrüsten. So gibt es ein Akustikpaket mit Doppelverglasung sowie beheizte und belüftete Ergo-Active-Sitze mit einer pneumatischen Zehn-Kammer-Druckpunktmassage. Faszinierendste Option sind die HD-Matrix-Scheinwerfer mit jeweils 19200 Mikro-LEDs, die nicht nur dynamisches Kurvenlicht ermöglichen, sondern in Bau- und Engstellen ein Orientierungslicht erzeugen und einen Lichtteppich auf die Fahrspur legen können.

Mit seinen technologischen Neuerungen festigt der Tiguan seine Positionierung an der Spitze seines Segments: Er ist ein perfektes Fahrzeug für Familien, Langstreckenfahrer und Freizeitsportler. Und er ist gerüstet für eine lange Bauzeit, denn Volkswagen geht davon aus, dass es sich bei ihm um den letzten Verbrenner in seiner Klasse handelt. Dazu ist nur so viel festzuhalten: Ein Elektroauto mit den Qualitäten des neuen Tiguan ist nicht einmal annähernd in Sicht. (cen/mkn)

Bilder zum Artikel



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Noch getarnt: VW Tiguan III.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan auf Erprobungsfahrt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Tiguan in der Erprobung.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Unser Autor Matthias Knödler konnte ein
Vorserienexemplar des Volkswagen Tiguan fahren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
