
Warum VWs neuer Tiguan auf der Erfolgsspur bleibt

Von Guido Reinking

Über sieben Millionen VW Tiguan wurden bisher verkauft. Und vieles spricht dafür, dass die Erfolgsgeschichte mit der nächsten Generation weitergeht. Denn die Kunden verlangen unbeirrt nach SUV: Wie schon bei Tiguan I und II sorgt bei Nummer III die hohe Sitzposition für Übersicht und komfortables Ein- und Ausstiegen. Der Platz auf der Rückbank ist gewachsen, auch der Kofferraum auf stattliche 652 Liter. Über drei Zentimeter mehr Außenlänge (4,54 Meter) machen neuen Tiguan noch familien- und reisetauglicher.

Der Armaturenräger wird von zwei Bildschirmen dominiert. Das digitale Cockpit ist 10,25 Zoll groß, der Bildschirm in der Mitte je nach Ausstattung 12,9 oder 15 Zoll. Der Fahrer wird zusätzlich per Head-up-Display mit den wichtigsten Informationen versorgt. Die werden auf die Frontscheibe gespiegelt, als würden sie auf die Straße projiziert.

Der bald vorgeschriebene Geschwindigkeitswarner hält sich beim Tiguan angenehm zurück, warnt nicht zickig bei jeder kleinsten, oft nur vermeintlichen Übertretung und lässt sich mit einem Fingerdruck auf das Display ausschalten. Ohnehin ist das Infotainment der jüngsten Generationen (MIB 4) leicht zu bedienen. Vieles erschließt sich intuitiv. Ein „Fahrerlebnisschalter“ auf der Mittelkonsole fungiert auch als Lautstärkeregler. Ein Bedienelement, das viele nicht missen wollen.

Sechs Antriebsvarianten gibt es. Auf den Plug-in-Hybrid (PHEV) ist man bei VW besonders stolz. Er soll die Lücke füllen zwischen dem vollelektrischen Antrieb, der im Tiguan nicht angeboten wird, und dem Verbrenner. 150 oder 200 kW (204 oder 272 PS) leisten die e-Hybrid genannten Antriebe. Entsprechend energisch zieht der Tiguan an den Vorderrädern, die dann doch mal ihre liebe Mühe haben, so viel Power und Drehmoment (400 Nm) auf die Straße zu bringen.

Auch wenn die elektrische Reichweite von 100 Kilometern im winterlichen Alltagsverkehr schwer erreichbar sein wird, dürften die meisten Kunden den Benziner ihres e-Hybrid selten hören. Für klassische Langstreckenfahrer, Pferdebesitzer oder Wohnwagen-Urlauber hat VW nach wie vor den Diesel im Programm: Bis zu 1000 Kilometer Reichweite ohne zu tanken schafft der kleine 150-PS-Selbstzünder (110 kW). 2300 Kilogramm Anhängelast kann der große Diesel mit 193 PS (142 kW) Diesel ziehen.

Den Tiguan gibt es in der kleinsten Motorisierung, dem 130 PS Benziner mit 48-Volt-Hybrid (e-TSI), ab 36.600 Euro. Das sind zwar rund 5000 Euro mehr als der Vorgänger kostete, der aber noch handgeschaltet daherkam. (aum)

Bilder zum Artikel



VW Tiguan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW Tiguan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/VW



VW Tiguan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



VW Tiguan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
