



Fotos: Michael Blumenstein

Der neue VW Tiguan ist besser geworden – das war zu erwarten. Doch optisch ist er (noch) langweiliger als der Vorgänger.

VW Tiguan: Technisch hui

Der VW Tiguan ist der Bestseller im VW-Programm. Wir sind den 1.5 eTSI in der 3. Generation gefahren und meinen: 150-Benzin-PS reichen aus – auch für den Einsatz in der Flotte.

Im Straßenverkehr wirken neue Automobile meist anders als auf Messen, in Autohäusern oder bei statischen Produktpräsentationen. Dass der neue Tiguan nicht sonderlich aufregend designt ist, ist Fakt. Das war bei VW meist so, ist so und wird wohl auch in Zukunft so bleiben. Der Vorteil: Auch der Vorgänger und der weiterhin produzierte Tiguan Allspace (Langversion), sehen nach rund acht Jahren nicht alt aus. Für VW dennoch Zeit für ein komplett neues Modell.

Komplette Neuentwicklung

Schade eigentlich, denn oftmals ist die Basis des Vorgängers gut genug, um lediglich technisch und optisch aufgepöppelt zu werden und weiterhin gut zu funktionieren. Das schont Ressourcen – menschliche, materielle und finanzielle. Fiat 500 und VW 6.1 beweisen das noch immer. Beim Bulli ist nun Schluss. Der neue VW Bus ist technisch und teils optisch ein Ford Transit. Der neue Tiguan ist hingegen ein echter Tiguan. Designtechnisch darf man aber vielleicht doch guten Gewissens von einem Rückschritt sprechen. Denn der Neue sieht belangloser aus als der teils scharf ge-

zeichnete Vorgänger und wenn man nun die VW-Logos entfernt (die sind übrigens, anders als beim Facelift-Golf, nicht beleuchtet), würden wohl die wenigsten auf einen VW tippen. Immerhin hat sich die Aerodynamik verbessert, 0,28 lautet der Bestwert, zuvor lag er bei 0,33.

Technisch bleibt kein Stein auf dem anderen und der Tiguan orientiert sich beim Passat, siehe Armaturenbrett (und die Seiten zuvor). Dennoch dürfte es aus ästhetischen Gründen wenig Kritikpunkte geben. Lediglich der Anteil an Hochglanzschwarz-Elementen passt nicht mehr ins Jahr 2024. Da gibt es Materialien, die nicht so leicht verkratzen und weniger staubfangend sind. Der neue, klobige Lenkstockhebel zum Einlegen der Fahrstufen (stets DSG) sieht wenig hochwertig aus und die Bedienung hat sich im Vergleich zum im Konzern noch immer genutzten „Knubbel“ verschlechtert. Begründet wird die Neugestaltung mit einem Platzgewinn in der Mittelkonsole. Platz gibt es im Tiguan genug, und das bei unveränderten Maßen.

Vorn schmeicheln sich vor allem die AGR-Sitze („Aktion Gesunder Rücken“) astrein an den Körper und kön-

nen vielfach verstellt werden. Auf Wunsch wird kräftig massiert. Serienmäßig ist das langstreckentaugliche(re) Ergo-Active-Gestühl bei den Ausstattungsversionen Elegance und R-Line installiert. Die Sitzposition hinter dem Volant ist nach wie vor kaum besser zu gestalten, die Rundumsicht ist klassenüblich – also nicht ideal. Zu hoch sind mittlerweile die Anforderungen an die Crashesicherheit, die die Durchmesser der A-, B- und C-Säulen nach wie vor bei jedem Modellwechsel anschwellen lassen. Kameras an allen Ecken und Enden und in den Außenspiegeln sollen das Sicht-Dilemma lösen, tun es aber nur unzureichend. Und wer mal einen abgefahrenen Außenspiegel mit allem Klimbim ersetzen muss, staunt nicht schlecht über die oft vierstellige Summe.

Jetzt mit „MIB4“

Und dennoch wird bei jedem neuen Modell elektronisch aufgerüstet, ob sinnvoll oder nicht. MIB4 nennt sich die neueste Ausbaustufe des VW-Infotainmentsystems (bis zu 15 Zoll Diagonale) und allen daran angebotenen Elektronik-Bausteinen. Hier soll unter anderem KI für deutlich bessere



1 Die Sitzposition ist VW-typisch ziemlich perfekt. **2** Nicht nur die Lautstärke der Musik oder von Telefon-Gesprächspartnern wird hier geregelt, auch die Fahrmodi können gewechselt werden. Das Touch-Display macht es möglich. **3** Die AGR-Sitze sind vielfach verstellbar und komfortabel wie gewohnt. **4** Die Variabilität im Tiguan bleibt auch beim neuen Modell erhalten. **5** In die Welt der Apps taucht man auch im Tiguan ab. Das neue Infotainmentsystem ist besser, aber noch nicht gut. **6** In den Kofferraum passt Urlaubsgepäck von vier Personen.

Ergebnisse beispielsweise bei der Umsetzung von Spracheingaben sorgen. In der Realität funktioniert der Sprachassistent IDA (Intelligent Digital Assistant) zwar besser als vorangegangene Systeme, gut ist er aber trotz Integration von ChatGPT noch immer nicht. Zu oft antwortet die Damenstimme: „Entschuldigung, da muss ich wohl noch etwas lernen“, ja, in der Tat. Das stellt mal wieder klar, dass wir uns gerade in der Transformation von MI (menschlicher Intelligenz) zu KI (künstlicher Intelligenz) befinden und das eigene Hirn doch diverse Dinge schneller und besser erledigt – zumindest dann, wenn man die Funktion mittels haptischer Regler oder virtueller Buttons einfach einstellen könnte. Das ist längst nicht selbstverständlich, wengleich beim MIB4 sich diverse Funktionen nach Gusto im scharfen Display arrangieren lassen. Jedoch gibt es auch Funktionen, die sich dort nicht platzieren lassen, wohl aber von einigen Menschen vor jeder Fahrt deaktiviert werden (wollen).

Die meisten werden sich dennoch mit der Sprachbedienung anfreunden, wengleich Musikliebhaber es stören wird, wenn der tolle Klang aus dem

optional erhältlichen Harman-Kardon-Soundsystem (elf Lautsprecher, 700 Watt für 618 Euro netto) bei jedem „Hallo IDA, stell mir bitte die Sitzmassage ein.“ und dem anschließenden „Ich aktiviere die ...“ für zirka 20 Sekunden unterbrochen wird.

Gekühltes Induktivladen

Wunderbar hingegen funktioniert die Schnittstelle zwischen virtueller und haptischer Welt bei den beiden Ablageflächen fürs induktive Handy laden. So wird beispielsweise Apple Carplay kabellos angeschlossen, was nichts Ungewöhnliches ist (App-Connect für 189 Euro in der Basisversion, sonst Serie). Eine Induktivladeschale ist auch nicht ungewöhnlich, zwei hingegen nebeneinander für zwei Handys schon und erst recht, wenn diese gekühlt sind, damit die Akkus beim Nutzen diverser Apps und dem gleichzeitigen Laden nicht zu warm werden. Die Ladeleistung ist mit 15 Watt flott und die Wärmeentwicklung minimal. Das Induktivladen kommt jedoch nur in Kombination mit den Navi-Paketen Discover (1.113 Euro) oder Discover Pro Max (2.143 Euro) in das SUV.

Ebenso gut, wengleich nichts Neues, ist das Head-up-Display, das die Inhalte endlich auch im Tiguan in die Windschutzscheibe projiziert – für 630 Euro eine Empfehlung. Technisches Highlight im Wortsinn ist das HD-LED-Matrixlicht (IQ-Light für 416 bis 2.134 Euro, je nach Ausstattungsline), das rund 19.000 Pixel so fein verteilt, dass weder Entgegenkommende noch man selbst (durch Reflexion der Straßenschilder) geblendet werden soll. Zudem leuchtet das System exakt die genutzte Fahrspur nochmals heller aus (eine Art Lichtteppich), ohne andere Verkehrsteilnehmer zu stören. Was sich belanglos anhört, sorgt in der Realität bei Nachtfahrten dafür, dass die Augen nicht so schnell ermüden und man sich wacher fühlt. Bitte mehr von solcher Technik, die hilft, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Fahrer konzentriert bei der Sache lässt.

Ab Werk ist der Tiguan bereits in der Basisausstattung gut ausgestattet. Darüber rangieren Life, Elegance und R-Line. Der Life ist die aus rationalen Gründen beste Linie und kostet mit mindestens 32.811 Euro (130-PS-eTSI) 1.887 Euro mehr als die Basis. Die 20

VW Tiguan eTSI DSG Elegance

Testwagenpreis: 46.492 €

R4/1.498 cm³ | 110 kW/150 PS

250 Nm ab 1.500 U/min

7-Gang-DSG | 9,1 s | 210 km/h

WLTP: 6,2 S | 141 g/km

4.539 x 1.842 x 1.660 mm

Kofferabteil: 652–1.650 Liter

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Zusatz-PS schlagen mit 1.676 Euro zu Buche. Der gefahrene Elegance startet bei 38.580 Euro mit 150 PS. Preislich ganz oben rangiert vorerst die Ausstattungslinie R-Line, die nicht nur aufgrund ihrer markanteren Front auf Anhieb erkennbar ist, macht nochmals knapp 1.092 Euro.

Bei den Motoren haben wir uns bewusst für den (fast) schwächsten Motor entschieden. Der eTSI ist bereits aus anderen Fahrzeugen im Konzern bekannt und leistet 150 PS. Der Verbrenner samt 48-Volt-Konglomerat vermittelt vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich ein gutes An-

sprechverhalten und fühlt sich fülliger an, als 150 PS und 250 Newtonmeter versprechen. Bis zu 18 PS kommen beim Anfahren aus dem Riemen-Starter-Generator hinzu, was exakt den beschriebenen Eindruck vermittelt.

Das System sorgt dafür, dass der Motor sich oft abschaltet und lange Strecken gesegelt werden können oder aber der Vierzylinder nur auf zwei Zylindern läuft, was Benzin sparen soll. Das Einschalten des Verbrenners entgeht aufmerksamen Fahrern trotz Verbesserungen nicht, nervt aber auch nicht. Rein elektrisches Fahren ist nicht möglich. Das übernehmen demnächst die e-Hybride, also Plug-in-Hybride, die mit 204 respektive 272 PS antreten und theoretisch 100 Kilometer elektrisch fahren.

Zurück zum eTSI. Der Motor ist im meistgenutzten Drehzahlbereich von unter 3.000 Touren akustisch unaufdringlich. Das DSG schaltet gewohnt schnell und ruckfrei und selbst das Anfahren gelingt nun fein dosiert. Wer den Vierzylinder fordert, bekommt nach einer kurzen Gedenksekunde ausreichend Power geliefert, begleitet von einer angestrengt wirkenden Akustik. Laut WLTP begnügt sich der Mildhybrid mit 6,2 Liter Benzin, was nur 0,8 Liter über dem Wert des gleichstarken TDI-Triebwerks liegt – der CO₂-Ausstoß ist mit 142 Gramm pro Kilometer sogar identisch. So ist vor allem der persönliche

Fahrstil ausschlaggebend, ob der rund 2.000 Euro teurere TDI eine Alternative sein kann – für Langstrecken-Autobahnfahrer wird er das meist sein. Der 1.5er darf 1.800 Kilogramm Anhängelast bei zwölf Prozent Steigung ziehen. Maximal sind 2.300 Kilogramm möglich, dafür sind jedoch Allrad und mehr Leistung nötig. Apropos Allrad: Den gibt es zum Marktstart nur im starken Diesel (193 PS) und in Zukunft mit den starken TSI (2.0 TSI mit 204 und 265 PS).

Das Fahren im Tiguan bewegt sich seit seiner Markteinführung im Jahr 2007 auf sehr hohem Niveau. Das mit jeder neuen Modellgeneration zu toppen, ist nur noch in Nuancen möglich. So auch im Tiguan 3. Geräuschmindernde Verglasung (Serie ab Elegance) trägt ebenso bei wie ein neues Adaptivfahrwerk, das in Komfortstellung fast alles wegbügelt, was an Schäden auf den Straßen zu finden ist. Allerdings hat das auch der Vorgänger exzellent gemacht. Immerhin haben die Ingenieure dem neuen Tiguan nach wie vor ein einwandfreies Lenk- und Bremsgefühl mit auf den Weg gegeben.

Ein kurioses System ist der Akustikverstärker. Er hebt die Stimmen der sprechenden Insassen mittels Mikrofon und Lautsprecher an. Das soll die Kommunikation vereinfachen. Der VW T5 war Ende der 2000er der erste mit solcher Technik. In der Realität klingt das jedoch eher wie ein Dosentelefon, blechern und unnatürlich. Das Deaktivieren dieses Systems ist zwar einfach möglich, man muss nur wissen, wo. Uns würde interessieren: wofür? Das ist ein weiteres Beispiel für die Vollenkung der Automobilbaukunst. Das Auto ist fertig entwickelt und das, was als Neuerung hinzugefügt wird, verbessert in jedem Fall nicht das Fahren. Es erhöht jedoch oft die Gefahr, sich nicht mehr so sehr aufs Fahren zu konzentrieren. Bis aber das autonome Fahren Alltag ist, ist es noch ein weiter Weg.

Bei Interesse an den Themen **Autonomes Fahren** und **KI** besuchen Sie uns am **18. April in Ingolstadt**. Alle **Infos und Anmeldung:**

www.autoflotte.de/volvo mb



Offroad ist eh nicht das Metier des Tiguan. Daher: Frontantrieb reicht.