



## Volkswagen Tiguan (2007 - 2016)

### Vol vertrouwen op avontuur

Autotest | Volkswagen onderscheidt zich van andere merken door een vertrouwd gevoel, een oerdegelijk imago en moderne techniek. De Golf is sinds jaar en dag ongekend populair bij het grote publiek. De Passat is de geëigende keus voor de zakelijke rijder. Nu is er een Volkswagen voor de avonturier: de Tiguan combineert al het vertrouwde van Volkswagen in een luxe terreinauto.

"Het is een kleine Touareg", zegt de één. "Een grote Golf", zegt de ander. In beide gevallen geldt dat de Tiguan direct herkenbaar is als een Volkswagen. Bovendien lukt de auto geen negatieve reacties uit, maar louter positieve interesse.

Dat komt omdat de Tiguan een zekere bescheidenheid uitstraalt. De auto is niet te klein, maar zeker niet te groot. De Tiguan is 23 cm langer en 5 cm breder dan een Golf en dat maakt deze SUV even handelbaar als de gemiddelde personenauto.

Het uiterlijk is afhankelijk van de gekozen uitvoering. De hier gereden "Track& Field" is de ruigste uitvoering met een hoog opgetrokken neus en nadrukkelijk aanwezige bodembescherming. Andere versies zijn minder avontuurlijk ingesteld en zijn meer gericht op gebruik in de stad. De "Sport & Style" bijvoorbeeld heeft een meer gestroomlijnd front met een sportieve voorspoiler.



### Uitrusting

Iedere Tiguan biedt meer ruimte dan de buitenafmetingen doen vermoeden. Zoals dat hoort bij een SUV is de instap hoog en biedt de Tiguan een prima zicht over het verkeer. Wat achter het stuur van deze beschaafde VW ontbreekt, is het machtige gevoel dat andere SUV's wel geven.

Zelfs met het grote (optionele) panoramadak biedt de Tiguan meer dan genoeg hoofdruimte. Ook achterin is de ruimte beter dan in vergelijkbare SUV's. Dat is deels te danken aan de achterbank die op rails staat. Zo kan worden gekozen voor meer beenruimte achterin of meer bagageruimte. Ook met de achterbank in de achterste stand, is de bagageruimte zeer groot (470 liter).

De uitrusting maakt duidelijk dat de Tiguan de eerste van een nieuwe generatie Volkswagen is. Een deel van de knoppen en hendels is herkenbaar van andere Volkswagens (daar is dat vertrouwde gevoel weer!), maar de Tiguan introduceert diverse nieuwe elementen.



Het belangrijkste daarvan is het gecombineerde audio-, telefonie- en navigatiesysteem ("RNS 510"). Het verenigt alle hedendaagse technieken (Bluetooth, MP3 audio van SD-kaartjes, een interne harddisk, etc.), heeft oogstrelend fraaie graphics en is eenvoudig te bedienen. Dit systeem kan worden uitgebreid met een achteruitrijcamera die parkeren wel heel eenvoudig maakt (een aanrader!). Ook meesturende koplampen en een elektrisch bedienbare parkeerrem behoren tot de uitrusting.

Veel van deze opties waren tot voor kort niet beschikbaar in dit segment en daarmee is de Tiguan een echte vernieuwer! Helaas is de prijs van al deze extra's zeer stevig, rijklaar is de testauto even kostbaar als bijvoorbeeld een BMW X3!

## Motoren

Een bezwaar tegen een SUV is het forse verbruik en de daarbij horende belasting van het milieu. Volkswagen heeft zich deze kritiek aangetrokken en levert de Tiguan daarom met een tweetal moderne, slimme motoren. De prijslijst wordt aangevoerd door de "1.4 TSI". Deze relatief kleine motor wordt bijgestaan door een turbo en een compressor, waardoor het vermogen fors is maar het verbruik bescheiden blijft.

Voor deze testrit is gekozen voor de 2.0 TDI. Dit is een dieselmotor van de laatste generatie. Na een koude start loopt de krachtbron meteen mooi rond en biedt de Tiguan al volop souplesse. Over het gehele toerenbereik is volop kracht voor handen. De prestaties zijn prima terwijl het verbruik aangenaam laag blijft. Met een kalme rijstijl is het beloofde verbruik van 7.2 liter per 100 km gemakkelijk te realiseren. De testrit, bestaande uit veel snelwegkilometers en het nodige off-road rijden, kwam uit op een keurige 6,8 liter per 100 km.



Volkswagens fameuze DSG-versnellingsbak leent zich niet goed voor terreinrijden (het kan het gedrag van de bestuurder niet voorspellen). Daarom wordt de Tiguan optioneel voorzien van een traditionele zestrapsautomaat. Die voldoet in de praktijk prima.





## Openbare weg

Het probleem bij het ontwerpen van een SUV is het vinden van de juiste verhouding tussen kwaliteiten op de openbare weg en in het terrein. Een pure terreinauto presteert matig op het asfalt, en omgekeerd. De Tiguan is bedoeld als alledaagse auto die een enkele keer per jaar in het terrein wordt gebruikt.

Het onderstel is daarom zeer stevig (zeg maar: "hard"), waardoor de Tiguan nauwelijks overhelt en goed communiceert met de bestuurder. Na een plotselinge uitwijkmanoeuvre is de auto weer snel in balans. Deze SUV gedraagt zich als een gewone personenauto en dat geeft het vertrouwde Volkswagen-gevoel.

Ondanks het prima weggedrag heeft Volkswagen niet geprobeerd om de Tiguan tot een sportieve auto te maken. De Tiguan dwingt als vanzelf een kalme rijstijl af en leent zich vooral goed voor het afleggen van lange afstanden. De Tiguan is zeer stil, maar boven de 100 km/u nemen de geluiden van de motor en rijwind plotseling toe.

## Bekend terrein

Ondanks het voorbeeldige gedrag op de verharde weg, zijn de capaciteiten buiten de gebaande paden niet vergeten. Volkswagen belooft geen pure terreinauto en de bijbehorende techniek (lage gearing en vergrendelbare tussendifferentiëlen) ontbreekt daarom. Als compensatie biedt de Tiguan de nodige

elektronische voorzieningen.



In de middenconsole is een "off-road"-knop te vinden die het karakter van de auto aanpast. Normaal gesproken worden alleen de voorwielen aangedreven. De achterwielen springen alleen bij wanneer dat noodzakelijk is. Op die manier wordt zo min mogelijk mechaniek aangedreven en blijft het verbruik laag. In "off-road"-modus worden alle vier de wielen permanent aangedreven.

Tegelijkertijd wordt de reactie op het gaspedaal minder direct, waardoor het gemakkelijker is om het gas exact te doseren. Om klimmen en dalen makkelijker te maken, zorgt de computer ervoor dat de auto nooit ongewenst achteruit rolt of te snel afdaalt. De automatische versnellingsbak past het schakelgedrag aan.

De Tiguan mocht zich bewijzen op een zandstrand en op modderpaden. Door het harde onderstel hobbelt de Tiguan meer dan andere terreinauto's en is terreinrijden zeer vermoeiend. In de praktijk is de motor sterk genoeg en hebben de banden voldoende grip voor licht tot middelzwaar terrein. De belangrijkste beperking is de geringe bodemvrijheid (20 cm). Ondanks die beperking komt de Tiguan verrassend ver in het terrein. Kortom: de Tiguan ziet ieder avontuur vol vertrouwen tegemoet!



## Conclusie

Volkswagen introduceert als één van de laatste grote merken een compacte SUV. De Tiguan is een echte Volkswagen met het vertrouwde Volkswagen-gevoel en de bekende smetteloze Volkswagen-afwerking geworden. Maar de Tiguan biedt veel meer dan alleen vertrouwen, want Volkswagen heeft de tijd gebruikt om te leren van fouten van concurrenten.

Veel typische SUV-problemen weet de Tiguan te overwinnen. Dankzij efficiënte motoren presteert de Tiguan prima, terwijl het verbruik beperkt blijft. Dankzij het stevige onderstel is de wegligging bovengemiddeld goed. Pure off-road techniek ontbreekt, maar met elektronische substituten weet de Tiguan zich aardig te redden in het terrein.

Tenslotte introduceert de Tiguan luxe die voorheen niet beschikbaar was in dit segment. Geheel terecht heeft Volkswagen er alle vertrouwen in dat de Tiguan een succes gaat worden! ■



## Specificaties

### Volkswagen Tiguan (2007 - 2016) 2.0 TDI 4Motion Track & Field

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	443 x 181 x 169 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.579 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.500 kg
Tankinhoud	64 l
Bagageruimte	505/1510 l
Bandenmaat	215/65R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 4200 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,7 sec.
Topsnelheid	182 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	186 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 47.150,-
Prijs instapmodel	€ 29.990,-